Dr. C. W. WORMSER

INDIË-VAART

999 B 32

KONINKLIJKE BIBLIOTHEEK
0214 9455

31/5 7.50

TRITON-REEKS

2

464018.

INDIË-VAART

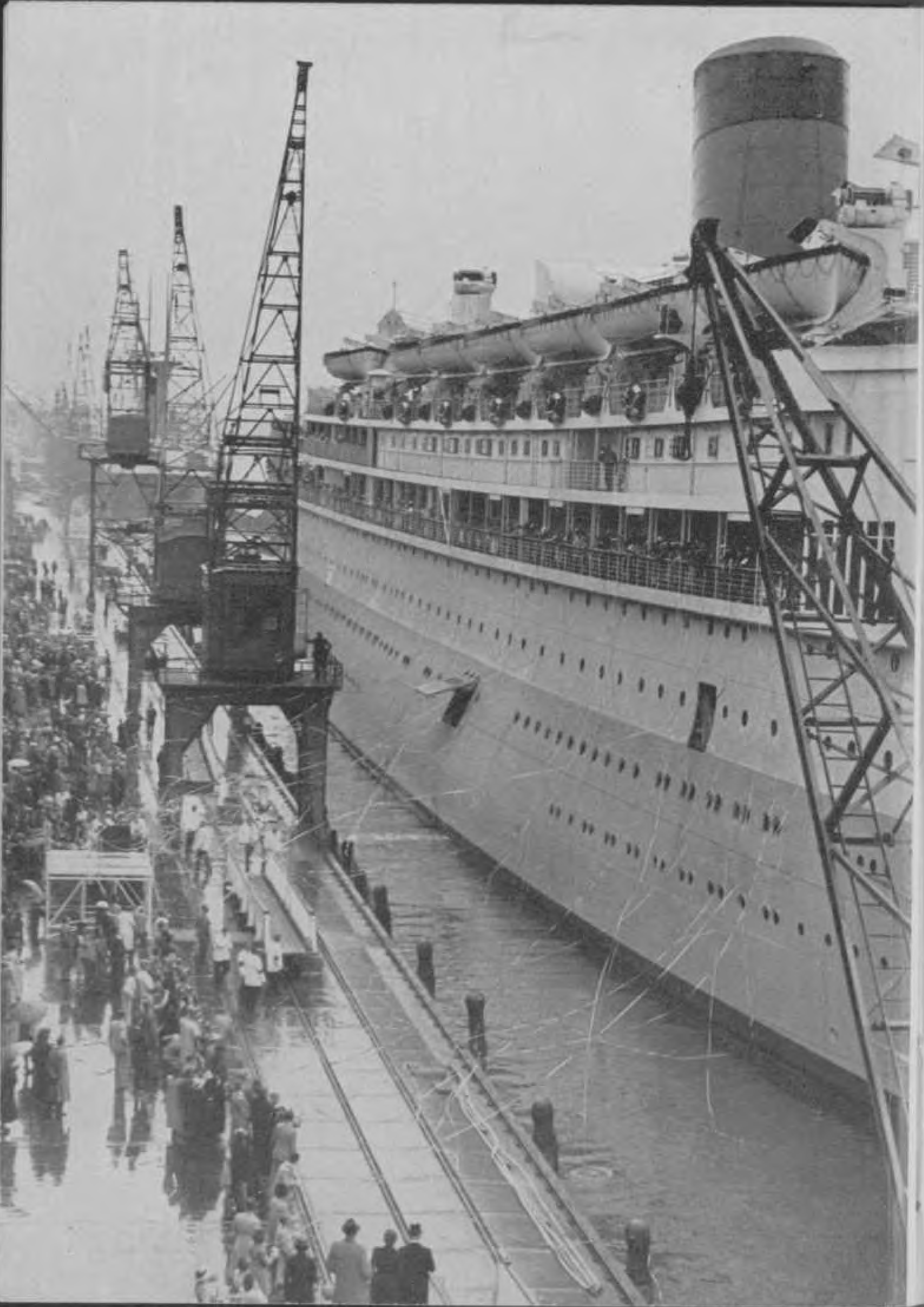
DOOR

Dr C. W. WORMSER

BURGERSDIJK & NIERMANS
TEMPLUM SALOMONIS - LEIDEN
1946

KONINKLIJKE BIBLIOTHEEK

m.s. „Oranje" van de St.-Mij Nederland vertrekt uit Amsterdam.
Foto Verhoef.



VOORWOORD

De uitgevers van dit boek, die bij monde van een hunner, den heer J. W. de Roever, mij verzochten een beschrijving te geven van de vaart naar Nederlandsch Indië over zee en door de lucht vanaf de vroegste tijden tot op heden, wisten zeer goed, dat ik noch zeeman noch piloot ben.

Dat zij mij toch tot auteur van dit boek kozen, dank ik aan het feit, dat ik mijn hart aan Indië heb verpand en dat alle wegen die naar dit, mijn tweede vaderland leiden mij vertrouwd zijn.

Op negen vliegtochten — met de „Imperial Airways" eerst, met de K.L.M. daarna — overvloog en bereed ik de oeroude paden der eerste zeevaarders en karavaanleiders; vanuit de schuine vensters van de luchtschepen „Hindenburg" en „Graf Zeppelin" zag ik neer op de wijde zeeën, voor het eerst bevaren door Magelhaen en Columbus, op zoek naar het beloofde land Indië; op twee dozijn zeereizen door de Roode Zee, om de Kaap de Goede Hoop, door den Stillen Oceaan, bevoer ik de wijde wegen ontdekt en gebaand door Vasco da Gama, Magelhaen en Houtman.

Toch zou ik het niet gewaagd hebben een relaas te geven van de Indië-vaart, als ik daarbij niet had kunnen rekenen op de veelomvattende bibliotheek van den heer De Roever. Aan zijn hulp zal ik het te danken hebben, wanneer dit boek zeer vele Nederlanders zal bewegen de oude paden te betreden en hun geluk te zoeken waar zij het zullen vinden. Want: chaqu'un a deux pays; le sien et puis les Indes.

Zomer 1945 Dr C. W. WORMSER.

HOOFDSTUK I

De ouden zoeken Indië

Van alle ontdekkingen, die de mensch heeft gedaan, van alle uitvindingen, die hij tot ontwikkeling heeft gebracht, is er geen van uitgebreider algemeen belang, noch van grooter voordeel of van meer nut dan de zeevaartkunde.

Tot deze slotsom kwam een achttiende-eeuwsch Engelsch wijsgeerig letterkundige en sindsdien is, dank zij den ontzaggelijken vooruitgang der scheepvaart op alle wereldzeeën, dit oordeel in waarheid en kracht toegenomen.

Deze uitspraak vindt haar bevestiging in de geschiedenis van het Rijk der Nederlanden, daar de onverbrekelijke band tusschen het rijksdeel in Europa en de rijksdeelen in Azië en Amerika gelegd werd door de scheepvaart, in stand gehouden werd langs de verbindingswegen sinds meer dan drie eeuwen over zee en sedert eenige tientallen jaren ook door de lucht.

De geschiedenis van elk volk begint met de scheepvaart. De kennis der aardrijkskunde is te danken aan de ontdekkingsreizen door zeevaarders ondernomen. In de eeuwen vóór onze jaartelling behoorden uitgestrekte reizen over land vrijwel tot de onmogelijkheden; er waren geen verkeerswegen, er bestonden geen vervoersmiddelen voor den langen afstand, de kortste reis over land was vol dreiging van vijandelijke stammen, vol gevaar van wild gedierte.

Toen echter de mensch had geleerd het water als vervoermiddel te gebruiken, en uit ervaring

wetende dat hout bleef drijven, boomen omkapte en uitholde en zich in dat primitieve vaartuig waagde; toen hij verscheidene boomen aan elkaar wist te verbinden met reepen dierenhuid en een vlot bouwde, was de grondslag gelegd voor de scheepvaart, die in den loop der eeuwen de verbinding tot stand zou brengen tusschen alle volken der aarde.

De Bijbel verhaalt — en dit verhaal wordt door de oudste geschiedschrijvers als Virgilius, zoowel als door de overleveringen, voortlevende onder de meest verschillende volken, bevestigd — dat God zelf de groote Leermeester was. Immers, het eerste vaartuig werd gebouwd op Gods bevel, toen Hij, besloten hebbende de aarde te verdelgen door den zondvloed, aan Noach opdroeg: „Maak U een ark van pijnboomenhout; in cellen ingedeeld moet gij die ark maken en haar van binnen en van buiten met lijm bestrijken. Aldus moet gij haar maken: 300 el zij de lengte der ark, 50 el haar breedte, 30 el haar hoogte. Gij moet over de ark een dak maken en de deur der ark in haar zijde plaatsen; gij moet er een onderste, een tweede en een derde verdek in maken". Noach volgde het bevel op. Met zijn vrouw, zijn drie zonen en hun vrouwen ging hij in de ark en hem volgden een mannetje en een wijfje van alle dieren der aarde.

De zondvloed kwam en toen het water zeer sterk toenam op de aarde, bewoog zich de ark over het watervlak. Het eerste schip voer over de verwoeste oudste wereld. Vijftien el boven den hoogsten berg steeg het water, doch na vijf maanden waren de elementen uitgewoed en de ark landde op het gebergte Ararat. In de oudste

Grieksche geschiedenis heette Noach Deukalion en landde de ark op den Parnassus.

In het Hindoesche verhaal van de groote overstrooming bidt een visch tot Himavat en smeekt hem de ark in zijn veilige handen te nemen, het gebed wordt verhoord, de ark strandt op den Himalaya en Manu daalt van de ark af langs den berg, die thans nog zijn naam draagt.

De drie zonen van Noach, Sem, Cham en Javeth, werden de stamvaders van de volkeren, die na de verwoesting van den toren van Babel naar alle windstreken uitzwermden, hun oorspronkelijke woonplaats achterlatende als een puinhoop, die heden nog als een hecht fundament verteert in de woeste eenzaamheid eener dorre woestenij.

Het is niet mogelijk, dat de menschengroepen op hun zwerftochten de eilanden, waar zij zich tenslotte blijvend hebben gevestigd, bereikt zouden hebben zonder gebruik van vaartuigen, en dit feit pleit tegen de opvatting, dat de Javanen na Noach de eerste scheepsbouwers zouden zijn geweest, hoe verleidelijk en aanlokkelijk deze theorie vooral voor ons, Indische Nederlanders, ook moge zijn.

Wel staat vast, dat de Javanen onder de eersten behoorden, welke op eigen initiatief zonder hulp van andere volken hun schepen hebben gebouwd.

Vóór de Indië-vaart ontstond, ja vele eeuwen voordat Nederland was ontworsteld aan de baren, bestond de vaart in Indië en die van Indië naar andere landen.

De Indonesiërs waren in dit opzicht ons, Nederlanders, eeuwen voor. Toen onze Germaansche voorouders in dierenvellen gehuld, met

een knots in de hand door de wildernissen der Veluwe zwierven; in holle boomstammen de woeste stroomen afzakten en hun netten uitwierpen in diepe meren; toen richtten de Indonesiërs de stevens van hun prauwen naar de groene vlakke Noordkust van Java, waar de blauwe nevelige vormen der spitse vulkaantoppen opstaken boven een witte wolkenzee.

Zooals wij ons verblijden, wanneer wij na een lange zeereis den gewelfden rug van den Gedeh en den afgeplatten top van den Pangerango aan den verren horizont herkennen; of van een reis naar den Grooten Oost teruggekeerd, van het dek van een weelderige boot der Paketvaart de tweelingbroeders Soembing en Sindoro in krachtige lijnen tegen den blauwen hemel zien afgeteekend en den spitsen Merapi den rookpluim zien uitstooten, die hoog opstijgt in een onbewolkte lucht en straks ombuigt en versplintert; zoo verheugden de Indonesische zeelieden zich als zij na lange omzwervingen hun strand-desa's naderden, de desa's die met hun kortstondige huisjes van bamboe en hout, als erfgoed der vaderen de eeuwen verduurden.

Op den zonnigen Zondagmorgen hijschen wij, in zwempak gekleed, de blanke zeilen van ons slanke jacht en wij zetten koers naar de Duizend Eilanden, die als boeketten over het glanzende water liggen uitgestrooid. De haven van Priok blijft achter met zijn rumoerige loodsen, zijn breede steigers, zijn hooge mailbooten uit alle landen en buiten de sterke havenhoofden gaan wij tusschen visschersprauwen, thuis varende na een nachtelijken vangst, langs Chineesche jonken uitvarende op handelstochten.

De vaartuigen, honderden jaren vóór Christus gebouwd, hadden hetzelfde type als die, welke thans nog in Polynesië, Afrika en Azië door de bevolking worden gebruikt; zij hebben in hoofdlijnen denzelfden vorm als de vaartuigen die eeuwen vóór onze jaartelling de vloot uitmaakten, waarin Phoeniciërs en Egyptenaren hun gevaarvolle ontdekkingsreizen ondernamen.

Van dit oertype stammen de huidige zeeschepen, maar terwijl de Oostersche techniek stil stond en op hetzelfde peil bleef, schreed de Westersche voort.

Uit die verre eeuwen bleven ons verhalen over den bouw der schepen en over de zeewegen, bevaren op reizen in de Middellandsche Zee en langs de kusten van Mesopotamië en Indië. Deze zeelieden echter waren de opvolgers en navolgers van zeevaarders van Java en Polynesië.

De oudste schepen hadden tweeërlei type: het langwerpige en het ronde. De lange schepen zijn van vroeger datum dan de ronde. Het spreekt vanzelf, dat de oudste schepen uitgeholde boomstammen waren. Vlotten werden gebruikt op de rivieren en nooit op de zeeën. In den bouw der vlotten is tot den huidigen dag maar weinig verandering gekomen, terwijl de lange booten zich hebben ontwikkeld tot het modelschip, dat wel een der wonderlijkste en der meest bewonderingswaardige scheppingen is van wetenschap en kunst tezamen.

De eerste lange schepen waren, zooals gezegd, boomstammen, uitgehold door kapwerktuig en vuur. Toen de ervaring rijper werd en betere werktuigen in gebruik werden genomen, werden van

lieverlede deze schepen samengesteld uit afzonderlijke onderdeelen.

De zeevaarders begrepen, dat de schepen, indien zij grooter diepgang hadden en ruimer omvang, ook meer vracht zouden kunnen dragen; zóó kwam men tot de vervaardiging van het ronde type. Zoowel de lange als de ronde werden voortbewogen door riemen en door zeilen.

Dergelijke schepen werden reeds 725 jaar vóór Christus door Phoeniciërs gebruikt. De ronde schepen hadden oorspronkelijk een mast met een vierkant zeil: zoo bestond de vloot, die Hatsheput in 1500 vóór Christus uitzond uit ronde schepen met een mast en een zeil, welke schepen thans nog in het verre Oosten schier ongewijzigd rondvaren.

Twintig eeuwen vóór Christus gebruikten de Grieken en de Egyptenaren het ronde type van 100 voet lang en 25 voet breed, bemand met 100 schepelingen. De eerste Grieken die lange zeereizen maakten, voeren in het langwerpige type. Deze schepen werden geroeid door 50 roeiers, aan elke zijde 25. Zij waren rood geschilderd. De verhouding van lengte tot breedte der lange was als van 10 : 1; die der ronde als van 4 : 1; terwijl die der ark van Noach was als van 6 : 1.

De Grieksche dichter, Hesiodus, die 800 jaar vóór Christus leefde, noemt beide typen, als hij aanraadt: „Loof het kleine vaartuig, maar verscheep Uw koopmanswaren in het groote".

De taak der roeiers werd verlicht door een vierkant zeil, dat aan de mast was bevestigd.

In het jaar 1800 vóór Christus was de handelsvaart bij de Israëlieten bekend, immers toen

Jacob op zijn sterfbed zijn zonen zegende, sprak hij: „Zebulon woont aan het zeestrand, hijzelf aan het strand der schepen en strekt zich tot Sidon uit".

Tyrus en Sidon waren steden aan de Syrische kust, de woonplaatsen der oudste zeevaarders en ontdekkingsreizigers, de Phoeniciërs. In Sidon kwamen de schepen van Egypte, Cyprus, Creta en Klein-Azië. Verzamelhavens in het Westen waren Marseille, het oude Carthago, de monding van de Tiber en de Nijl, terwijl in het verre Oosten de voornaamste havens zich bevonden in Voor-Indië, Malakka en op Java.

„Daar is niets nieuws onder de zon" zegt de Prediker, „hetgeen er alreede geweest is, zal er wederom zijn", maar het nieuwe, dat niet nieuw is, was toch ook eens nieuw.

Zoo was de vaart om Kaap de Goede Hoop niet nieuw, toen Bartholomeus Diaz in 1488 de Kaap de Goede Hoop rondde. Die route was niet nieuw toen Vasco di Gama in het jaar 1498 om de Kaap de Goede Hoop voer op zoek, en op weg, naar Indië.

Vele honderde jaren vóór de Nederlandsche pioniers in hun kleine, maar sterke, zeilschepen den weg baanden voor de stoombooten, die nog weinig jaren geleden — wegens sluiting van het Suez Kanaal — haar weg naar Insulinde om de Kaap moesten nemen, strekten de zeevaarders hun gevaarvolle ontdekkingsreizen reeds uit tot buiten de zuilen van Hercules, zij voeren derhalve door de Straat van Gibraltar, en zetten koers in zuidelijke richting langs de westkust van Afrika.

Tot de oudste zeevaarders, die langs de west-

kust van Afrika in zuidelijke richting voeren en dus de voorbereiders waren van de route om de Kaap behoorden de Carthagers. Vermaard is de „Periplus van Hanno", zijnde de beschrijving van een ontdekkingsreis langs de West-Afrikaansche kust in de vijfde eeuw vóór Christus ondernomen door een Carthageensch admiraal Hanno geheeten, die bekend werd als de reis naar den „Berg der Goden".

Op last van den vorst van Carthago moest Hanno door de zeeëngte van de Zuilen van Hercules varen en het land ten Zuid Westen daarvan, dus de kust van West Afrika verkennen en daar volksplantingen vestigen.

Hij volvoerde de opdracht en vertrok in het jaar 525 vóór Christus met een vloot van zestig schepen, elk geroeid door vijftig riemen. Op zijn vloot werden dertig duizend mannen en vrouwen ingescheept, terwijl voor een maandenlange reis mondvoorraad en water werd meegenomen.

Na enkele dagen stichtte hij zijn eerste stad, alwaar hij eenige tientallen mannen en vrouwen achterliet. De reis werd voortgezet en wederom na enkele dagen werd op een voorgebergte een altaar voor Poseidon opgericht. Daarna kwamen zij aan uitgestrekte vlakten, waar tallooze olifanten waren.

Na enkele weken varen, gedurende welke verscheidene steden werden gesticht, bereikten zij een wild land met hooge bergen, die met dichte wouden waren bedekt; naar de beschrijving te oordeelen, voeren zij langs Sierra Leona. Hanno verhaalt zijn wedervaren verder aldus: „Twee dagen achter elkaar voeren wij langs hooge bergen, eindelijk kwamen wij in een diepen inham,

die op het vasteland door een hoogland begrensd werd. 's Nachts zagen wij nu en dan overal opvlammende vuren. Wij namen water in en voeren gedurende vijf dagen langs de kust, tot wij aan een ruime baai kwamen, waarin een groot eiland lag, waar middenin een zoutzee was, waaruit een ander eiland opstak. Wij gingen daarheen, bleven daar, overdag zagen wij niets dan dichte wouden en 's nachts opvlammende vuren. Wij hoorden het geluid van fluiten en cymbalen en trommelgeroffel en een afschuwelijk rumoer. Dat alles joeg ons vrees aan en de waarzeggers geboden ons het eiland te verlaten.

Snel verder varende, kwamen wij langs een streek, waaruit aangename geuren opstegen en waarvan vurige beken zich in de zee stortten. Het land was door de hitte van den bodem onbegaanbaar. Ook deze gevaarlijke streek ontvluchtten wij snel.

Gedurende de vier volgende dagen zagen wij een vlammenzee boven het land, in het midden waarvan een geweldig vuur oplaaide dat tot de sterren scheen te reiken. Het bleek ons, dat een hooge berg in vlam stond, dien onze tolk, een inboorling, die aan boord was genomen, den Berg der Goden noemde.

Drie dagen voeren wij langs brandende beken; eindelijk kwamen wij aan een baai, op een in die baai gelegen eiland gingen wij aan land. Het eiland was bewoond door woudmenschen. Er waren vrouwen met woeste, behaarde koppen, die onze tolk gorilla's noemde. Wij achtervolgden de mannen uren, slaagden er niet in een hunner te vangen, daar zij tegen de steile rotsen opklommen en ons met steenen wierpen. Wij vingen drie

vrouwen, die ons beten, krabden en niet met ons mee wilden gaan. Wij doodden haar en namen haar hoofden naar Carthago mee terug. Daarop keerden wij naar onze woonsteden terug, daar onze mondvoorraad opraakte".

Dit reisverhaal is voor het nageslacht bewaard gebleven als een inscriptie in den tempel van Kronos te Carthago.

In het begin dezer eeuw heeft men zekerheid gekregen, welke vulkaan Hanno heeft beschreven. Immers in 1909 barstte de voor uitgedoofd gehouden 4075 meter hooge Kameroen berg uit, onder verschijnselen, die volkomen overeenstemden met Hanno's beschrijving. Hieruit is door sommigen geconcludeerd, dat Hanno den Aequator heeft bereikt.

Herodotus, de vermaardste der oude historici, die in 484 vóór Christus te Halicarnassus, een Dorische kolonie aan de Z.W. kust van Klein-Azië, werd geboren, heeft ons de beschrijving van de eerste reis om de Kaap de Goede Hoop nagelaten.

Deze zeereis werd volbracht door de Phoeniciërs in het jaar 612 vóór Christus. In het Bijbelboek „Ezechiël" worden de rijkdom en de macht van Tyrus in de 6de eeuw vóór Christus over de gansche wereld vermaard, ten hoogste geroemd.

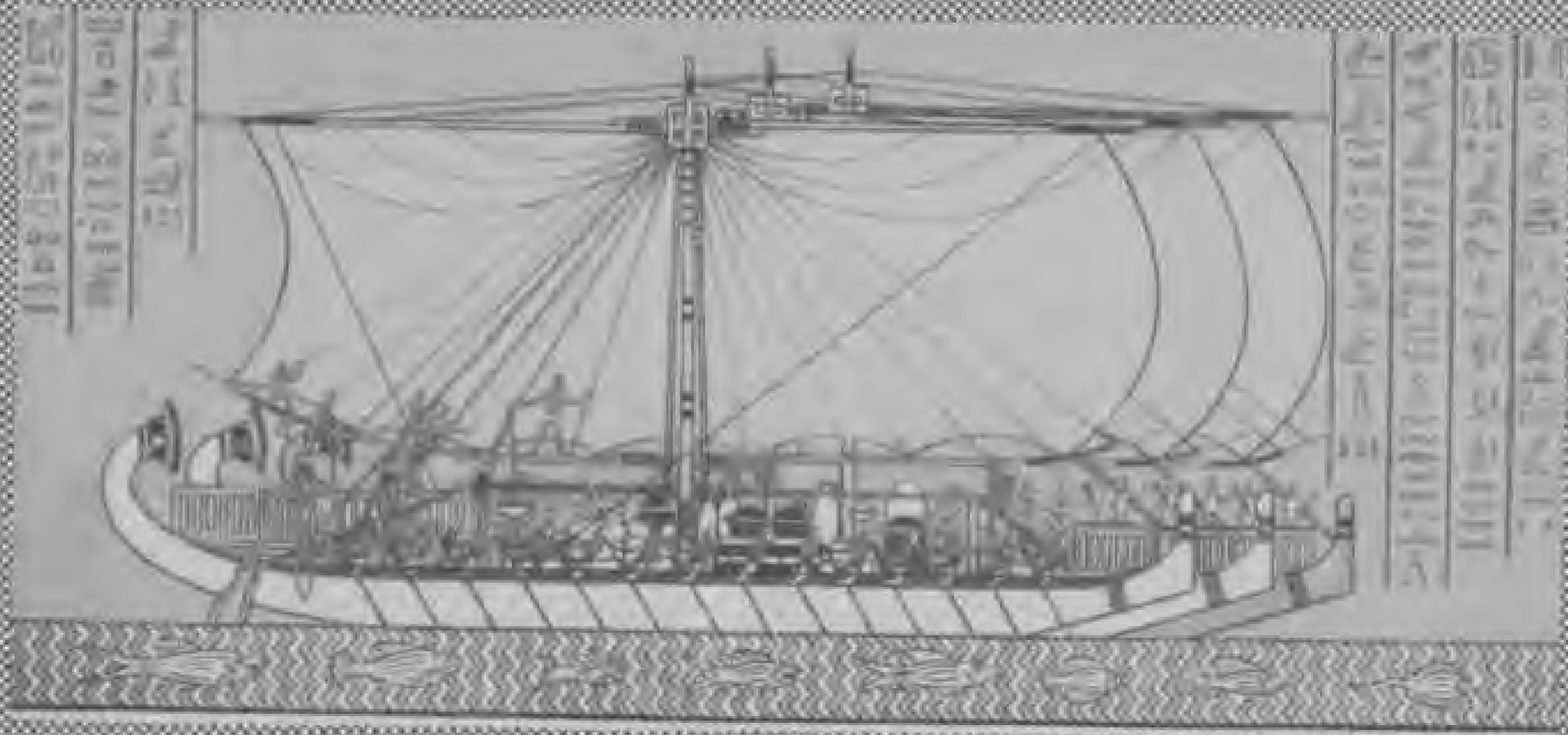
„Wijders geschiedde des Heeren woord tot mij, zeggende: Gij dan, menschenkind, hef een klaaglied op over Tyrus: en zeg tot Tyrus, die daar woont aan de ingangen der zee, handelende met de volken in vele eilanden: Zoo zegt de Heere Heere: O Tyrus, gij zegt: Ik ben volmaakt in schoonheid. Uwe landpalen zijn in het hart der zeeën, uwe bouwers hebben uwe schoonheid vol-

Oude wereldkaart.

GENERAL MAP of the WORLD according to POMPONIUS MELA by P. BERTIUS

constructed for the Var.^rum Edition by A. GRONOVIUS 1722

Published according to Act of Parliament May 1st 1800 by Dr. Vincent



komen gemaakt; zij hebben alle uwe scheepsboorden uit dennenboomen van Senir gebouwd, zij hebben cederen van den Libanon gehaald om masten voor u te maken; zij hebben uwe riemen uit eiken van Basan gemaakt, uwe roeibanken hebben zij gemaakt van welbesneden elpenbeen uit de eilanden der Kittieten: fijn linnen met stiksel uit Egypte was uw uitbreidsel, dat het u tot een zeil ware; hemelsblauw en purper uit de eilanden van Elisa was uw bedeksel. De inwoners van Sidon en Arvad waren uwe roeiers; uwe wijzen, o Tyrus, die in u waren, die waren uwe schippers; de oudsten van Gebal en hare wijzen waren in u, verbeterende uwe breuken; alle schepen der zeelieden waren in u, om onderling handel met u te drijven.

De kooplieden van Scheba, Assur en Kilmad handelden met u; die waren uwe kooplieden met volkomen sieradiën, met pakken van hemelsblauw en gestikt werk, en met schatkisten van schoone kleederen, gebonden met koorden en in cederhout gepakt onder uwe koopmanschap. De schepen van Tarsis zongen van u, vanwege den onderlingen koophandel met u; en gij waart vervuld en zeer verheerlijkt in het hart der zeeën".

Hieruit blijkt over welk een groote vloot de Phoeniciërs beschikten en het verhaal, dat Herodotus ons over hun grootste reis heeft nagelaten, wint daardoor aan belangrijkheid. Herodotus dan schrijft het volgende: „De Phoeniciërs vertrokken uit de Erytreïsche zee en zetten koers naar de Zuidelijke zeeën; toen de herfst kwam, landden zij op de kust van Lybië (zoo noemde de schrijver het geheele toenmaals bekende

Tocht naar Punt.
Naar aquarellen van Dr. G. H. J. Peter.

Afrika); zij bezaaiden het land, wachtten den oogst af en toen het koren rijp was om gesneden te worden, zetten zij van leeftocht voorzien hun reis voort.

Twee jaren waren zij onderweg, tenslotte in het derde jaar van hun reis voeren zij door de zuilen van Hercules en kwamen in Egypte terug. Zij vertelden toen hetgeen ons ongelooflijk voorkomt, maar hetgeen anderen wellicht geneigd zullen zijn voor waar aan te nemen, dat zij rond Lybië varende, de zon aan hun rechterhand kregen".

Dit verhaal van Herodotus is eeuwen later aan de *mogelijkheid* getoetst en Talboys Wheeler kwam tot de slotsom, dat het oude relaas de waarheid moet bevatten.

Hij begint met een beschrijving van de schepen, waarop de Phoeniciërs die eerste tocht om de Kaap moeten hebben gemaakt en hij citeert daartoe Xenophon, waar deze geschiedschrijver Ischomachus tot Socrates laat zeggen: „Ik was eens aan boord van een Phoenicisch schip en het viel mij op, dat op geen ander vaartuig dergelijke schoone orde heerschte; inzonderheid stond ik verbaasd over de hoeveelheid der instrumenten en andere hulpmiddelen, benoodigd voor het besturen van zoo'n klein schip. Hoeveel roeiriemen, scheepshaken, vaarboomen waren al niet noodig om het schip in en uit de haven te loodsen. Hoeveel instrumenten waren aan boord ter besturing van het schip. En met welke verdedigingsmiddelen was het uitgerust! Welk een verscheidenheid en hoeveelheid van wapenen zag ik aan boord. Vooral trokken de enorme voorraden levensmiddelen mijn aandacht. Daarenboven was het

schip zoo zwaar beladen, dat de vracht wel een zeer groote winst zou opbrengen".

De genoemde Engelsche schrijver gaat verder na, van welke zeestroomen en moessons de Phoeniciërs in den Indischen oceaan en in den Atlantischen Oceaan gebruik zullen hebben gemaakt, waardoor het hun mogelijk moet zijn geweest hun reis met de bovengenoemde onderbrekingen in den door Herodotus opgegeven tijd te volbrengen. Aristoteles sprak van een dergelijke reis om de toen bekende wereld, die in het jaar 325 vóór Christus zou hebben plaats gehad.

De bekende eerste reizen om de Kaap waren derhalve niet nieuw onder de zon. Hetzelfde geldt voor de verbinding van Europa met Indië via de Roode Zee, want vele honderden jaren vóór het Suezkanaal werd gegraven, voeren de schepen door een kanaal, dat Egypte verbond met de Roode Zee, die de schakel vormde tusschen Afrika en Azië, tusschen Egypte en Arabië en tusschen deze landen met Indië.

De oude Grieken noemden de nauwe zee tusschen Egypte en Arabië Erythra, d.w.z. rood, welke naam van lieverlede ook werd gegeven aan de Arabische en de Perzische golf. De zee was noch is rood. Voor den naam zijn verscheidene verklaringen. Sommigen zeggen, dat de zee haar naam dankt aan een Pers Erythras genaamd, die de Perzische golf beheerschte; anderen zeggen, dat de naam komt van de Phoeniciërs: de zonverbrande, dus roode mannen, die zich vestigden aan de Arabische kust.

De Roode Zee werd drie à vierduizend jaren vóór Christus bevaren door de Egyptenaren, de

bewoners van de kust van Oost-Afrika, de Arabieren, de Mesopotamiërs, de Phoeniciërs, de Perzen en de Indiërs. Uit in Egypte gevonden inscripties blijkt, dat er tusschen de Egyptenaren en de Babyloniërs reeds 3000 jaren vóór Christus contact bestond. Reeds dertig eeuwen vóór Christus maakten de Phoeniciërs en Arabieren gebruik van de moessonwinden om zoowel het huidige Rhodesië in Z.-Afrika als de kusten van Voor-Indië te bereiken. Zelfs wordt aangenomen, dat de Phoeniciërs in de 10e eeuw vóór Christus tot Sumatra waren doorgedrongen en dat zij in 680 vóór Christus een kolonie stichtten, waar nu Shantung ligt. In die eeuwen voeren schepen van koning Salomo en koning Hiram van Tyrus uit havens van de Roode Zee in Oostelijke richting, waar zij schepen ontmoetten, die van Java en China afkomstig waren.

De tempel te Deir-el-Bahri in het dal der Koningen te Thebe bewaart in onvergankelijke hieroglyphen in onverwelkelijke kleuren op de muren geschilderd, de herinnering aan een der eerste zeereizen naar de Zuidpunt van Somaliland.

De vermaarde vorstin Hatsjepsjoet, koningin van Opper en Neder-Egypte, de „vrouwelijke Horus" heeft in dezen tempel, door haar zestien honderd jaar vóór onze jaartelling gebouwd, als gedenkteeken en grafmonument hare expeditie naar het land van Poent vereeuwigd.

Professor Breasted heeft over deze tocht het volgende geschreven. „Hatsjepsjoets eerste onderneming was de voortzetting van den bouw van haar prachtigen tempel. De koningin schiep een bijzonder behagen in het ontwerpen van dezen tempel. Zij zag er het paradijs van Amon in en

noemde de terrassen de „myrrhe-terrassen van Poent", de eerste woonplaats der goden. In een harer opschriften gewaagt zij van het feit, dat Amon haar bevolen had, voor hem een Poent te vestigen in zijn huis". Teneinde het plan volledig ten uitvoer te brengen, moesten de terrassen beplant worden met myrrhestruiken van Poent. Haar voorouders hadden dikwijls expedities daarheen gezonden, maar nooit was er een expeditie uitgerust om boomen te gaan halen; en zoolang men zich herinneren kan, was de myrrhe, benoodigd voor den tempeldienst, overland aangevoerd. De handel met het buitenland was onder de Hyksos zeer achteruitgegaan. Maar op zekeren dag, toen de koningin voor de beeltenis van den god stond, „werd een gebod vernomen van den grooten troon, een orakel van den god zelf, dat de wegen naar Poent gezocht moesten worden, dat men moest doordringen op de wegen naar de myrrhe-terrassen". Want, zegt de god, „Het is een heerlijk oord, een Gods-Land, voorwaar het is mijn plaats van genot; ik heb het voor mij zelf geschapen om mijn hart te vermaken". De koningin voegt er aan toe: „Het werd gedaan gelijk de majesteit van dezen god gebood".

De organisatie en regeling der expeditie werden door de koningin natuurlijk opgedragen aan haar opperschatbewaarder, Nehsi, in wiens magazijnen de rijkdommen, welke door de expeditie zouden worden meegebracht, moesten worden opgeslagen. Na het brengen van gepaste offeranden aan de goden van de lucht, opdat de wind gunstig zou zijn, gingen de vijf schepen onder zeil in het negende jaar van de regeering der koningin. Men voer den Nijl af en daarna door een kanaal, dat

van de zuidpunt der Delta naar de Roode Zee voerde. Behalve een overvloed van koopwaren om ruilhandel mede te drijven, droeg de boot een groot steenen beeld van de koningin, dat in Poent moest worden opgericht. Zij bereikten Poent in veiligheid, de Egyptische bevelhebber sloeg zijn tent op het strand op, waar hij door Perehu, het opperhoofd van Poent, vriendelijk werd ontvangen.

Deze Perehu was vergezeld van zijn bespottelijk corpulente vrouw en drie kinderen. Het was zoo lang geleden, dat de laatste Egyptenaren in Poent waren geweest, dat de Egyptenaren na hun thuiskomst, de Poentieten afbeeldden, uitroepende: „waarom zijt gij naar dit land gekomen, dat het volk (van Egypte) niet kent? Zijt gij over de wegen des hemels gegaan, of hebt gij gevaren op de wateren, op de zee van Gods-Land?" Toen het opperhoofd van Poent door groote geschenken gunstig was gestemd, begon een drukke handel; de schepen werden op het strand getrokken, de loopplanken uitgelegd en het laden heeft snel plaats, totdat de schepen vol waren, „zeer zwaar van de wonderen uit het land Poent. Heerlijke welriekende houtsoorten uit Gods-land; stapels myrrhe-hars; massa's myrrhe-struiken; ebbenhout en zuiver ivoor; groen goud van Emu; cinnamonhout; wierook; oogzalf; bavianen; apen; honden; huiden van panters; inboorlingen met hun kinderen. Nooit was iets dergelijks meegebracht voor eenig koning van den beginne af".

Na een voorspoedige reis en zonder dat men behoefde over te laden (voor zoover onze bronnen strekken), wierp de vloot eindelijk bij Thebe het anker uit. Nooit tevoren zullen de Thebanen zoo iets hebben gezien, als wat hun nu werd vertoond,

toen die grillige massa waren door de straten werd vervoerd naar het paleis der koningin, waar de aanvoerder der expeditie ze hare majesteit aanbood. Nadat de koningin alles bezichtigd had, zonderde zij dadelijk een gedeelte af als een geschenk voor Amon. Zij bood den god 31 levende myrrhestruiken aan, electrum, oogzalf, werpstokken der Poentieten, ebbenhout, ivoor, vele panterhuiden en 3300 stuks klein vee. Nadat op plechtige wijze aan Amon was medegedeeld met welk succes de expeditie was teruggekeerd van den tocht, dien de god bevolen had, riep Hatsjepsjoet haar hofhouding bijeen, wees haar gunstelingen, Senmut en den opperschatbewaarder Nehsi, die de expeditie had uitgerust, de eereplaatsen aan haar voeten aan, waarna zij aan de edelen den uitslag der groote onderneming mededeelde. Zij herinnerde hen aan Amons gebod en ging trots voort: „Het werd gedaan .... Ik heb voor hem een poent in zijn tuin gemaakt, gelijk hij mij bevolen had .... Die is groot genoeg, dat hij er in kan rondloopen".

Zoo werd de prachtige tempel gemaakt tot een myrrhe-tuin in terrassen voor den god, ook al moest de energieke koningin naar het einde der bekende wereld zenden om het tot stand te brengen. Zij liet al de voorvallen van de merkwaardige expeditie in relief beitelen op den muur, die eens door Toetmosis II in beslag was genomen voor het verhaal van zijn tocht naar Azië. Deze reliefs maken nog een der schoonheden van dezen tempel uit. Al haar gunstelingen kregen een plaats in de tafereelen. Senmut mocht zichzelf afbeelden op een der muren, biddende tot Hathor voor de koningin, een ongeëvenaarde eer."

De vertaling der hieroglyphen van Dr. G. H. J. Peter luidt als volgt: „Dit is het beladen der schepen in geweldige groote mate met de wonderen van het land Punt. Alle schoone houtsoorten uit het schoone godenland, hopen hars van myrrhe, groene myrrhe-boomen, ebbenhout, rein ivoor, wit goud (zilver) uit Amutschephout, bitterhout, reukwerk, meerkatten, bavianen, windhonden en stibium (aangezichtskleursel). Huiden van luipaarden uit het Zuiden, inboorlingen, mannen, vrouwen en kinderen. Nooit werd gebracht iets dergelijks voor eenig koning van Egypte sedert de oudste tijden der aarde".

Aldus de hieroglyphen op den tempel in het dal der koningin.

Ik was in een uitstekenden slaapwagen van Caïro naar Thebe gereisd, na een Engelsch ontbijt in het luxueuse hotel was ik op een kameel het dal der Koningsgraven binnengereden. De zon stond ongenadig aan een vlekkeloos blauwen hemel. Over de eeuwen-oude gewijde plaatsen lag de geheimzinnige sfeer van het ondoorgrondelijk onsterfelijk verleden. Toen mijn Egyptische dragoman de hieroglyphen ontcijferde en mij de beteekenis der muurschilderingen verklaarde, kwam als van zelf het vermoeden bij mij op, dat mij de oudste vrachtbrief werd voorgelezen. Inderdaad, er is niets nieuws onder de zon.

In den Bijbel is sprake van een vloot, die omstreeks 945 vóór Christus gezamenlijk door Salomo, den koning van Israël en Hiram, den koning van Tyrus in het Noorden der Roode Zee werd uigerust voor een vaart naar Ophir.

De Heilige Schrift zegt daarover in het Boek der Koningen, hoofdstuk 9 vers 26—27 en 28;

„De Koning Salomo maakte ook schepen te Ezeon-Géber dat bij Eloth is aan den oever der Schelfzee, in het land van Edom; en Hiram zond met die schepen zijne knechten, scheepslieden, kenners van de zee, met de knechten van Salomo; en zij kwamen te Ophir, en haalden van daar aan goud vierhonderd en twintig talenten, en brachten het tot den Koning Salomo", en verder in hoofdstuk 10 vers 22: „Want de Koning had in zee schepen van Tarsis, met de schepen Hirams: deze schepen van Tarsis kwamen in, éénmaal in drie jaren, brengende goud en zilver, elpenbeen en apen en pauwen".

Deze zeereis werd derhalve ondernomen door Israëlieten en Phoeniciërs gezamenlijk. Over de ligging van Ophir is veel verschil van meening. Vroegere oudheidkundigen en geografen hebben het goudrijke land gezocht in Arabië, aan de Perzische Golf, ja zelfs in Achter Indië en in Malakka. Ook Flavius Josephus heeft deze meening verdedigd en Columbus ondernam zijn wereldreis, die tot de ontdekking van Amerika leidde, niet in de laatste plaats in de hoop Achter Indië te zullen bereiken en daar Ophir te zullen terug vinden.

Indien deze veronderstelling waarheid bevatte, zou de vloot van Salomo tien eeuwen voor onze jaartelling op de door alle eeuwen gebruikelijke route naar Nederlandsch Indië zijn geweest. Latere onderzoekingen hebben deze opvatting weerlegd.

Niet minder onwaarschijnlijk was de veronderstelling, dat Salomo's schepen door den Indischen en den Stillen Oceaan Peru zouden hebben bereikt en op de reis daarheen op de Salomons

eilanden in de Zuid Pacific zouden zijn geland, welke eilandengroep het geheimzinnige Ophir zou zijn. Men vergat, dat op de Salomons eilanden in het geheel geen goud is, noch is geweest, en dat die eilanden in 1568 hun naam ontleenden aan een reisgenoot van Alvano Mandona. Latere onderzoekingen wezen naar Afrika.

De kerkvader, Kosmas Indiklopleustes, die in de zesde eeuw leefde, zocht Ophir aan de oostkust van Afrika en de Marokkaansche ontdekkingsreiziger Ibn Batuta vond in 1355 goud aan de kust van Sofala en grondde daarop zijn overtuiging, dat hij het Bijbelsche Ophir had ontdekt. In 1932 verdedigde Dr. Richard Hennig de theorie, dat Ophir niet ver van het huidige Massaua, de haven van Somaliland, zou hebben gelegen, welke theorie in 1934 bevestiging vond, toen in Abessinië oer-oude goudmijnen werden gevonden.

Het was voor mij een merkwaardige ervaring in het primitieve treintje langs de eenvoudige spoorbaan van de groots aangelegde Italiaansche haven het binnenland in te rijden en te denken, dat ik op weg was naar het Bijbelsche Ophir.

De eerste bekende zeereis naar Britsch-Indië werd in 500 vóór Christus door Scylax gemaakt. Het reisverhaal door hemzelf geschreven is verloren gegaan. Aan Herodotus echter danken wij, dat het verslag daarvan is bewaard gebleven, immers hij heeft in dat reisverhaal een volledig vertrouwen gesteld en zijn beschrijving van een gedeelte van het huidige Engelsch-Indië danken wij aan Scylax.

Scylax was een Griek. Hij werd door Darius, den koning van Perzië uitgezonden om de rivier de Indus te exploreeren. Hij is erin geslaagd die rivier af te zakken tot de monding. Daarop heeft hij de Roode Zee bereikt.

Belangrijker was de reis, die Nearchus in het jaar 350 vóór Christus op last van Alexander de Groote van Indië naar de Perzische Golf ondernam. Zijn opdracht was een deel van het leger van Alexander de Groote te vervoeren, voorts een uitvoerig verslag te doen van de door hem gevolgde route en deze opdracht is door hem met zooveel zorg uitgevoerd, dat het thans nog mogelijk is de plaatsen door hem beschreven terug te vinden, alhoewel de kustlijn veel veranderingen heeft ondergaan.

De reis van de Indus naar de Tychrus duurde vijf maanden met inbegrip van een langdurig verblijf in „de haven van Alexandria", dat wellicht op de plaats was gebouwd waar nu het moderne Karachi staat, dat in 1929 het eindpunt vormde van de eerste luchtroute van Europa naar Britsch-Indië, die geëxploiteerd werd door de Imperial Airways.

Kende Herodotus de reis der Phoeniciërs om de Kaap en de reis van Scylax langs de kust van Indië slechts uit de overleveringen, omtrent het kanaal dat Egypte met de Roode Zee verbond heeft hij de nauwkeurige beschrijving van een nauwgezet ooggetuige gegeven.

Volgens hem werd met het graven daarvan een aanvang gemaakt onder koning Necho van Egypte, het werd voltooid door Darius. Koning Necho regeerde van 616 tot 600 vóór Christus; Darius,

de koning der Perzen, veroverde Egypte in het jaar 525 voor onze jaartelling.

Andere geschiedschrijvers, n.l. Aristoteles, Strabo en Plinius zeggen, dat koning Sesostris (Ramses II), die van 1445—1394 regeerde, het kanaal liet graven, terwijl volgens El Makridzzie de Arabische overlevering juist is, die beweert, dat de koning van Egypte een kanaal liet graven voor Hagar, de moeder van Ismaël, welke laatste door Abraham verstooten in Mekka woonde en de stamvader der Arabieren werd.

Herodotus verhaalt, dat het kanaal een lengte had van vier dagreizen en breed genoeg was om twee triremen (schepen, geroeid door drie boven elkaar gezeten rijen roeiers), de mogelijkheid te geven elkaar te passeeren. Het kanaal verliet de Nijl iets boven Bubastus (het huidige Zagazig) en kwam bij de Arabische stad Petumas in de Erythreïsche (Roode) Zee uit. Koning Necho liet het werk stoppen, toen dit aan 120.000 Egyptenaren het leven had gekost en een orakel hem waarschuwde, dat hij door het graven van het kanaal de booze plannen der barbaren in de kaart speelde.

Twee duizend jaar later vonden Napoleon en zijn staf bij de verovering van Egypte de oude bedding terug. Het kanaal blijkt te hebben bestaan uit vier gedeelten, n.l. het kanaal van de Wadi, van Tomlat naar Bubastis 18 K.M. lang, het tweede het bekken van de Wadi van Tomlat 60 K.M. lang, het derde het bekken der Bittermeren 40 K.M. lang en ten vierde het kanaal van de Bittermeren naar Suez 20 K.M. lang; in totaal was het kanaal derhalve ongeveer 140 K.M. lang. De breedte bedroeg tusschen 100 en 200 voet.

In 638, als Egypte onder Mohammedaansche heerschappij komt onder Omar benal Khathtab, wordt op diens last een kanaal gegraven van den Nijl naar de Roode Zee, waardoor de graanschepen den Hedjaz, waar hongersnood heerscht, zullen kunnen bereiken. De Kalief van Irak, in opstand tegen den Hedjaz, laat in 775 het kanaal dichtgooien met de bedoeling Mekka en Medina uit te hongeren.

Ook door Christenen is dit oudste Suezkanaal gebruikt. Broeder Fidelis en andere monniken en leeken zijn in het jaar 764 van Italië de Middellandsche Zee overgestoken en den Nijl opgevaren. Zij waren op pelgrimsreis naar Jeruzalem.

„Daar gingen zij" aldus het oude reisverhaal, „aan boord van Egyptische schepen en voeren door den Nijl naar het punt waar deze in de Roode Zee uitmondt, niet ver van den Mozes-weg".

Het is merkwaardig, dat deze Iersche monnik de mogelijkheid heeft gevonden door het Mohammedaansche Arabische wereldrijk de bedevaart naar de heilige stad der Christenen te volbrengen.

De Ier Dicuil, die dit verhaal uit zijn mond opschreef, kende evenals Fidelis het oudste Suezkanaal, dat beiden echter voor een uitmonding van den Nijl in de Roode Zee hielden.

Van 775 tot 1869, de opening van het door De Lesseps gegraven kanaal, bestond er geen scheepvaart-verbinding tusschen de Middellandsche Zee en de Roode Zee.

Oudheidkundigen en theologen nemen aan, dat de Israëlieten, toen zij onder leiding van Mozes uit Egypte trokken, ter hoogte van de vruchtbare vallei Wadi Tomlat het toen smalle en ondiepe gedeelte van de Roode Zee zijn doorgetrokken.

In het jaar 323 vóór onze jaartelling begon de Egyptische dynastie der Ptolemaeën met ernst het onderzoek van de kusten aan de Roode Zee en gedurende een eeuw werden belangrijke ontdekkingen gedaan. Somaliland werd herhaaldelijk bezocht, evenals gedeelten van Egypte, die aan de Roode Zee grensden. Deze ontdekkingsreizen droegen ten deele een militair karakter en hadden voornamelijk tot oorzaak de jacht op olifanten, terwille van den handel in ivoor. Van lieverlede werd in het Westen van de Middellandsche Zee de vraag naar luxe-artikelen steeds grooter, hetgeen voor de Grieken aanleiding was hun zeereizen steeds verder uit te strekken op zoek naar de fabelachtige schatten der Zuidelijke landen. De eerste Griek, die van Egypte uit erin slaagde Indië te bereiken was Eudoxus.

Onder de regeering van Energetes II kwam hij omstreeks het jaar 146 vóór Christus in Egypte. De koning, wien was medegedeeld, dat een bekend Grieksch ontdekkingsreiziger in zijn land was aangekomen, liet hem ontbieden en droeg hem op een zeeweg naar Indië te zoeken. Strabo meldde, dat de koning op dit denkbeeld was gekomen, doordat een halfdoode Indiër in de nabijheid van de Golf van Suez was gevangen genomen, die beweerde, dat hij daar schipbreuk had geleden. Toen deze man Grieksch had geleerd, werd hij voor den koning gebracht, wien hij wonderlijke verhalen deed over de rijkdommen van zijn land, waarna de koning hen door giften en beloften overhaalde als gids te dienen op een schip, dat hij zou doen uitrusten. Tot de leiders dezer expeditie behoorde Eudoxus. De reis werd volbracht, het schip keerde „rijk belast met keur van Oosterwaren"

naar zijn haven terug, alwaar alle goederen op last van den koning werden in beslag genomen. Na den dood des konings kwam koningin Cleopatra aan de regeering en Eudoxus, blijkbaar hardleersch of te goed van vertrouwen, verliet zich opnieuw op vorstelijke beloften en kwam wederom bedrogen uit, want na een avontuurlijke reis werd hij opnieuw bestolen.

Daarop besloot Eudoxus op eigen gelegenheid te trachten van Spanje uit rond Afrika, Indië te bereiken. Over deze reis verhaalt Poseidonius. Op zijn tweede reis naar Indië, tusschen 117 en 118 vóór Christus ondernomen, werd hij door de Noord-Oost-moessons gedreven naar de Oostkust van Afrika ergens ten Zuiden van Kaap Guardafui. Hij sloot vriendschap met de inboorlingen, schonk hun brood, wijn en gedroogde vijgen en leerde hen het gebruik van vuur. In ruil ontving hij gidsen en water. Voorts stelde hij een woordenlijst samen, voor welk nieuw denkbeeld Strabo groote bewondering heeft getoond. Op zijn tocht vond hij een stuk van een houten voorsteven, dat volgens de gidsen afkomstig was van een schip, dat komend uit het Westen op die plaats schipbreuk had geleden. Hij nam het mee en toen hij voor de tweede maal was teleurgesteld en van kooplieden uit Alexandrië had vernomen, dat de schepen met voorstevens als die door hem gevonden, in Spanje thuis behoorden en toen een der kooplieden het stuk voorsteven had herkend als afkomstig van een schip, dat langs de Westkust van Afrika was gezeild en nooit was teruggekomen, kwam Eudoxus tot de gevolgtrekking, dat Afrika omzeild kon worden. Hetgeen Herodotus reeds eeuwen te voren had beweerd.

Hij keerde naar zijn vaderstad in Griekenland, Cyzicus terug, bracht al zijn eigendommen aan boord van zijn schip en ging onder zeil. Varende langs de Grieksche, Italiaansche, Fransche en Spaansche kust, dreef hij koophandel. Van de winst rustte hij een groot schip uit en twee kleinere zeerooversvaartuigen, die hij door zijn schip liet slepen.

Hij nam jongens en meisjes mee, die hij aan de Indische koningen ten geschenke zou kunnen geven en die de opvarenden gedurende de zeereis met zang, muziek en dans zouden moeten vermaken; voorts waren er geneesheeren aan boord, die geneeskundige hulp zouden verleenen in geval van malaria of andere ziekten en wellicht op verzoek in Indië; voorts timmerlieden voor het verrichten der noodige reparaties.

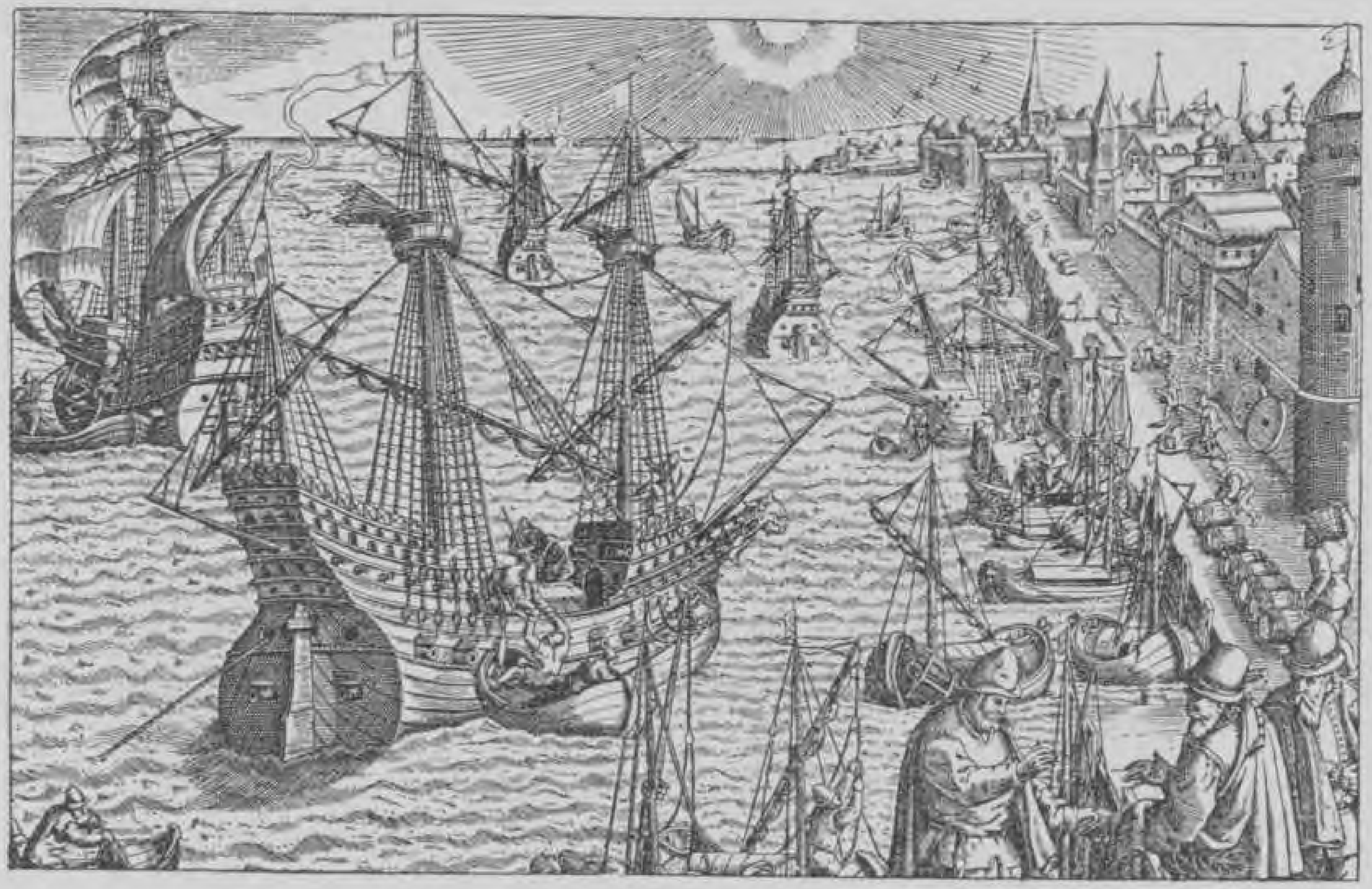
Zoo voeren zij uit en zetten zeil met een aanhoudende Westen-wind naar Indië. Maar toen het volk zich begon te vervelen en dus begon te klagen en te mopperen, zette hij koers naar de kust, alhoewel met tegenzin, daar hij de moeilijkheden voorzag, die eb en vloed hem zouden berokkenen.

Zijn vrees werd bewaarheid, het schip leed schipbreuk, maar de lading werd aan land gebracht en van het wrak werd een nieuwe boot gebouwd. Daarna zetten zij de tocht voort tot zij een land bereikten, waar het volk de taal sprak, waarvan Eudoxus een woordenlijstje had gemaakt, waaruit hij afleidde, dat hij bij de Aethiopiërs was beland.

Strabo leidt uit het verhaal af, dat Eudoxus niet veel zuidelijker is gekomen dan Marokko.

Later heeft Eudoxus nog eens een poging gedaan om Afrika om te zeilen. Mela, een geschied-

De haven van Lissabon.
Uit: de Bry.



schrijver uit de eerste eeuw, heeft brokstukken opgeteekend van de verhalen, die de schepelingen over hun avonturen hadden opgehangen, verhalen over doove volksstammen, over menschen, die geen mond hadden, over anderen wier lippen bij elkaar gesnoerd waren, over Hottentotten, die hun lippen en ooren met vreemde voorwerpen opsierden, over menschen, die geen neus hadden, waarschijnlijk bedoelende Afrikaansche volksstammen met lippen zoo dik, dat zij de neus bedekten, en over dwergen. Maar dit alles bewijst niet, dat Eudoxus zijn reis om Afrika heeft kunnen volvoeren.

In de laatste eeuw vóór Christus ontdekte de Grieksche stuurman Hippalus het bestaan der moessons.

De Periplus Maris Erythraei zegt daaromtrent: „Daar de moessonwinden al naar gelang van de ligging der plaatsen van uit den Oceaan naar de Indische Zee op denzelfden tijd als bij ons waaien, schijnt sinds de ontdekking van Hippolus de Zuid West-moesson naar hem te zijn genoemd."

In de oudste tijden volgden de Indië-vaarders de grillige kust van Azië, waardoor de heen- en terugreis van de Egyptische havens in de Roode Zee naar de dichtstbij gelegen Indische haven twee jaar duurde. De ontdekking van Hippolus, die op zijn reizen van de moessons partij wist te trekken, heeft derhalve in de geschiedenis van de vaart op Indië geen geringer beteekenis dan de ontdekking van de route om de Kaap in 1497 en de opening van het Suezkanaal in 1869.

Zoowel rond de Kaap als door de Roode Zee naderden de zeevaarders derhalve omstreeks het

Magellaan passeert de straat, die naar hem genoemd is.
Uit: de Bry.

begin onzer jaartelling Indonesië. Vijftig jaar na Christus geboorte duikt een op de Indië vaart zeer bekend eiland, Ceylon, in de geschiedenis op.

Daarvan verklaart ons Plinius. „Over dit eiland", aldus zegt hij over Ceylon schrijvende, „hebben wij onder de regeering van Keizer Claudius nauwkeurige mededeelingen ontvangen. Dit geschiedde aldus. Toen Annius Plocannus van den Staat de tolrechten van den Indischen Oceaan had gepacht, was een zijner vrijgelaten slaven bij een vaart om Arabië door Noorderstormen voortgezweept en na vijftien dagen de haven Hippuros binnengeloopen. Hij werd door den vorst van het eiland gastvrij ontvangen en was gedurende eenigen tijd diens gast en werd in de gelegenheid gesteld het geheele eiland te bezichtigen.

Omstreeks dien tijd werden ook de eilanden van Indonesië vaak bezocht door Voor-Indische kooplieden, zoowel Hindoes als Chineezen.

Immers, terwijl Westersche volken het huidige Britsch-Indië bereikten op hun tochten door de Roode Zee en naderden op hun ontdekkingsreizen om de Kaap de Goede Hoop, trokken ongeveer vijf eeuwen vóór Christus geboorte volksstammen afkomstig uit de landen ten Zuiden van China eerst naar Achter-Indië, vandaar naar het Maleische schiereiland en tenslotte naar Indië.

Zij vonden daar een Papoea-achtig ras, levende in het Steenen tijdvak. Uit de vermenging van deze oorspronkelijke bewoners en de immigranten ontstond het Maleisch-Polynesisch ras, de huidige Indonesiërs. Deze Maleisch-Polynesiërs waren zeevaarders, die hun tochten uitstrekten zelfs tot Madagascar, hetgeen hun mogelijk gemaakt werd door eenige kennis van sterrenkunde.

Algemeen wordt aangenomen, dat in het jaar 78 onzer jaartelling een groote vloot van Kalinga in Indië uitgevaren, op Java landde.

Het rijk Kalinga, dat in de achtste eeuw vóór Christus in het bekken van den Ganges was gesticht, was reeds lang voor Christus geboorte in contact met overzeesche landen. Zij voeren de kusten langs naar Ceylon en naar Java. Deze Indiërs kenden dus de route, toen een groot aantal emigranten in 78 naar Java zeilde, waar zij een kolonie stichtten, die eeuwen lang met het moederland aan den Ganges handel dreef.

Deze voor Indië zoo belangrijke gebeurtenis werd spoedig gevolgd door ontdekkingsreizen der Grieken, die zich zelfs tot de Soenda-eilanden waagden. Ptolemaeus immers spreekt over Java, dat hij noemt met den Sanskrietschen naam Javadvipa of in het Grieksch Jabadioe. De groote emigratie is in beeld vereeuwigd op het grootsche Boeddhistische bouwwerk van Java, op den Boroboedoer.

Op een ronden heuvel heft zich het grootste heiligdom van Indonesië met de hoogste stoepa ten hemel. In de diepte vloeit de heilige rivier, de Progo tusschen groene oevers waarlangs trapsgewijze sawah's liggen opgebouwd, welke glinsterende zonnestralen doen blinken als zuiver kristal, terwijl drijvende witte wolken zich in het kalme wateroppervlak weerspiegelen.

Zuid van den tempelheuvel, dien de Hindoe-Javanen in het hart van Java kozen als plaats hunner vereering, sluit de sterke vastaaneengesloten rij der Zuiderbergen het vruchtbare landschap af als bescherming tegen de macht van den oneindigen Indischen oceaan. Ten Noorden steken

de vulkanen van Kedoe, den tuin van Java, de trotsche toppen omhoog. De spitse Merapi stoot zijn wolkpluim uit, die als een zuil opstijgt uit het grauwe kratergat, daarnaast welft zich de groene Merbaboe en voor de reuzen Soembing en Sindoro staat de lage Tidar, de spijker, waarmede Java in de wereldzee ligt vastgeklonken. Aan dat schoonste land sluit de Boroboedoer zich aan als de in beeld gebrachte godsvereering.

Als dan de zon in goud en purper was gedaald achter de Westerbergen en de toppen der vulkanen, die het laatste licht hadden opgevangen, verdoften in den nacht, die zijn donkere sluier spreidde, als de maan bolrond opklom aan een zuiveren hemel en haar nachtelijken loopbaan aanving tusschen de millioenen gouden sterren, dan was het goed in het zilveren maanlicht op te klimmen langs de steile trappen met de hooge treden naar de omgangen van den tempel, waar de glans der maan de haut-reliefs, in de wanden uitgebeiteld, veredelde en te staan voor de in steen gehouwen geschiedboeken der Hindu-Javanen.

Mookerji acht deze eerste aanraking van de Hindoe-Indiërs met de animistische Javanen voor Indonesië even belangrijk als de komst der Puriteinsche pelgrimvaarders in Nieuw Engeland.

De aankomst van het op een der omgangen van den Boroboedoer afgebeelde schip was voor Java's toekomst even beslissend als de tocht van de Mayflower voor Amerika.

Het verkeer tusschen China en Indië, dat in den regel Java als tusschenstation gebruikte, leidde een halve eeuw later tot het aanknoopen van diplomatieke betrekkingen tusschen China en Japan.

In 132 zond Devavarman koning van Java, een gezantschap met geschenken naar het Keizerlijk hof. Met een derde wereldmacht, met het Romeinsche Rijk, kreeg Java aanraking onder de regeering van Keizer Trajanus, toen in de tweede eeuw Romeinsche en Grieksche zeevaarders op zoek naar de vermaarde schatten van het Oosten, specerijen, goud en ivoor, door de Straat van Malakka voeren en handel dreven op Sumatra en op Java.

Tot nog toe hadden de bezoeken aan den Indischen archipel geen ander doel dan het aanknoopen van handelsbetrekkingen. Dit was aldus in het Hindoe-tijdvak, en dit geschiedde door de Chineezen, evenals in de zestiende eeuw door de Portugeezen en in de zeventiende door de Nederlanders.

Maar evenals in latere eeuwen ook vreemdelingen naar Indië zijn gegaan met meer ideëele doeleinden, zoo was dit ook het geval in de vijfde eeuw.

De Hindoes hadden op Sumatra en Java het Boeddhisme en het Brahmanisme gebracht, en toen deze godsdiensten het animisme hadden overwonnen, nam een geloovig Chineesch Boeddhist de wandelstaf ter hand om op een wereldreis Boeddha te eeren.

Fah Hsien heeft zijn jarenlange tocht door de Boeddhistische landen beschreven en dit verhaal is vol avontuur. Hij liep van Midden China door de Gobi-woestijn over Hindoe Kush, door Indië, ging scheep naar Ceylon en waar hij kwam bezocht hij de Boeddhistische heiligdommen. Van Ceylon vertrok hij naar Java, ,,Negentig dagen voeren wij over een woelige zee en op den

negentigsten dag bereikten wij een land, genaamd Java, waar ketterijen en het Brahmanisme bloeien en het ware geloof aan Boeddha zeer schaars wordt gevonden".

Vijf maanden vertoefde hij op Java, waarvan hij helaas behalve de theologische ontboezeming niets zegt. Uit het feit, dat hij niets zegt over een ontmoeting met landgenooten, heeft men de conclusie getrokken, dat er toentertijd geen Chineezen in Indië waren.

Gedurende verscheidene eeuwen is van eenige aanraking van het Westen met Indonesië weinig bekend. In de dertiende eeuw echter komt Java opnieuw voor in de reisbeschrijvingen van groote ontdekkingsreizigers. Want Marco Polo bezocht Java en Sumatra.

Marco Polo werd in 1254 in Venetië geboren als zoon van Niccolo Polo, die met zijn broeder Mattheo op een handelsreis was terecht gekomen in Cathay, waar zij geleid werden voor den Grooten Khan Kubilai, die zoo zeer met de Venetianen was ingenomen, dat hij hen opdroeg brieven aan den Paus te brengen met het verzoek hem honderd missionnarissen te zenden om zijn volk te bekeeren tot het Christendom.

Teruggekeerd in Europa vernamen zij dat er geen Paus was, daar Clemens IV in 1268 was gestorven en er nog geen nieuwe Paus was gekozen. De gebroeders wachtten tot 1271, maar toen de Paus-keuze zich nog steeds liet wachten, scheepten zij zich in naar Cathay (China) en namen zij den 17 jarigen Marco met zich mee.

Zij keerden terug aan het hof van den Khan, waar zij zeventien jaren bleven, in welke jaren Marco verscheidene onderzoekingstochten in de

Oostelijke Provincies van China en Birma deed.

In 1292 kreeg het drie-tal de vereerende opdracht de zeventien jarige prinses Cocachin naar een Perzischen vorst te begeleiden, die zijn echtgenoote, een Chineesche prinses had verloren en nu opnieuw een huwelijk met een Chineesche prinses wenschte aan te gaan en daartoe de hulp van den Khan had ingeroepen. De vloot, die de prinses zou brengen, bestond uit veertien schepen met 600 passagiers en schepelingen aan boord.

Deze reis bracht hen op Java en in de Straat van Malakka en over Ceylon naar de Perzische Golf; zij duurde twee jaar. De schepen hadden vier masten met twaalf zeilen en enkele hadden een bemanning van twee honderd vijftig koppen.

Marco Polo geeft van de schepen, waarmede de kooplieden hun reizen van China naar Indië maakten, de volgende beschrijving.

„Zij zijn gemaakt van dennenhout en pijnboomenhout. Zij hebben een dek, waarop meestal zestig hutten, waarin een koopman comfortabel kan leven. Zij hebben een roer en vier masten. Dikwijls voegen zij daaraan nog twee masten toe, die kunnen neergehaald en opgezet naar gelang dit noodig is. Sommige schepen, n.l. de grootere hebben ook binnenin dertien tanks of compartimenten, die gemaakt zijn van sterke planken, stevig aan elkaar gelascht, zoodat wanneer het schip een ongeluk zou treffen, bijvoorbeeld een lek zou krijgen doordat het tegen een rots stootte of omdat een hongerige dolfijn het een slag gaf, en daardoor een deel van het schip beschadigd zou worden (hetgeen vaak genoeg gebeurt, want wanneer het schip 's nachts zeilt en het water langs zijn boorden opbruischt, dan meent een

dolfijn, die in de nabijheid zwemt, dat het schuimende water voedsel is, hij snelt toe, stoot tegen het schip en slaat er een gat in), dan zou het water door het lek stroomen in de kiel, die altijd leeg gehouden wordt. De matrozen onderzoeken dan waar het lek is, zij leegen de ondergeloopen ruimte, terwijl zij den inhoud over de andere ruimten verdeelen. Het water kan niet van de eene ruimte in de andere overloopen, zoo goed en sterk zijn de scheidingswanden. Als dit is geschied, dichten zij het lek en vullen de ruimte weer met de lading. Wat betreft den bouw, zal ik beginnen met te vertellen, dat de schepen worden gemaakt met dubbele plankenwanden. Zij worden van binnen en van buiten gebreeuwd en bevestigd met ijzeren pinnen. Zij worden niet geteerd, omdat de scheepsbouwers geen teer bezitten. Zij verven hun schepen op een andere manier en wel met een stof, die zij beter vinden dan pek. Zij nemen kalk met fijngehakte hennep en vermengen dit met olie. Door deze drie ingedriënten in een te stampen, krijgen zij een instantie, die zoo kleverig is als vogellijm, dat verzeker ik U. Hiermede verven zij hun schepen en dat is net zoo goed als pek.

Ge moet weten, dat voor sommige van die schepen drie honderd schepelingen noodig zijn, voor sommige twee honderd, voor andere honderd vijftig, al naar gelang de grootte. Zij kunnen veel meer vracht vervoeren dan onze schepen. Zij zijn zoo groot, dat zij van 5 tot 6 duizend manden peper kunnen bergen. Vroeger hadden zij zelfs nog grooter schepen, maar de woestheid der zee had de landingsplaatsen op de eilanden dusdanig beschadigd, dat op sommige plekken het water

geen diepte genoeg meer had voor zulke groote schepen.

Daarom maakten zij kleinere. Gij moet ook weten, dat zij ook roeispanen gebruiken, elke roeispaan gehanteerd door vier roeiers. De grootere schepen worden vergezeld door twee of drie kleinere, met 60, 70 of 100 zeelui bemand en beladen met zooveel goederen als zij maar verstuwen kunnen, soms zelfs 1000 manden peper. Zij hebben op z'n minst twee kleine schepen bij zich van verschillend formaat. Die kleinere schepen kunnen ook met roeispanen voortbewogen worden, ze worden dikwijls gebruikt om de grootere te trekken, met lijnen of touwen te slepen. Soms trekken zij het schip, terwijl het schip wordt geroeid of onder zeil is, echter nooit als de wind opzij komt, daar dan de zeilen van het groote schip de kleinere den wind uit de zeilen zouden nemen en deze overvaren zouden worden. Verder hebben de grootere schepen meestal tien sloepen aan boord voor verschillende doeleinden, bijvoorbeeld om de ankers uit te brengen en te gaan visschen of iets dergelijks. Deze sloepen zijn bevestigd tegen de kanten van de groote boot. Ook de kleinere booten hebben sloepen aan boord. Ik wil hier nog aan toevoegen, dat wanneer een groot schip één jaar in de vaart is geweest en gerepareerd moet worden, dat zij dit als volgt doen. Over de dubbele wanden spijkeren zij aan het heele schip een derde laag planken. Op deze manier heeft het schip dus drie wanden over elkaar. Daarna breeuwen en verven zij het schip overnieuw. Zoo repareeren zij hun schepen. Als het schip opnieuw hersteld moet worden, spijkeren zij een vierde wand er op en

zoo gaan zij door tot het schip zes lagen heeft, daarna wordt het schip afgekeurd!

Voorts heeft Marco Polo ons bijzonderheden medegedeeld over zeevaartrecht in Malakka geldend. Een der artikelen luidt: „De kapitein is koning zoolang hij op zee is, en al is hij jong, hij wordt beschouwd als een oud man, zoodra hij aan boord komt".

Ook Ibn Batuta, de groote Arabische zeevaarder, verhaalt over de Chineesche scheepvaart merkwaardige dingen, die bewijzen op hoe hooge trap van ontwikkeling deze toen reeds stond, waar hij vertelt, dat de Chineezen een scheepsrol kenden. Als een Chineesche jonk het zeegat uit wil, dan komt de admiraal met zijn secretaris aan boord om een lijst op te maken van alle opvarenden. Pas als dit is geschied, krijgt de kapitein verlof tot uitvaren.

Bij terugkeer in China komen dezelfde autoriteiten wederom aan boord, het scheepsvolk moet aantreden en als het aantal der thuiskomenden niet klopt, met dat dergenen die uitgevaren waren, wordt de kapitein daarvoor aansprakelijk gesteld.

Van contrôle op het gewicht der lading heeft Ibn Batuta in het Oosten niets gemerkt, hetgeen hem bevreemdde, daar in IJsland voor de lading een juiste maatstaf geldt, namelijk twee vijfde boven en drie vijfde onder water, gemeten midscheeps.

Over Java vertelt Marco Polo het volgende: „Gij moet weten, dat men het Koninkrijk Chanba verlaten hebbende, vijftien honderd mijlen in Zuid Zuid-Oostelijke richting kan reizen om een zeer groot eiland, Java genaamd, te bereiken. Volgens ervaren zeelieden, die de geheele wereld

kennen, is het het grootste eiland der wereld met een lengte van drie duizend mijl. Het eiland is het eigendom van een groot koning. De inwoners zijn afgodendienaars en zij betalen niemand belasting. Dit eiland is ongelooflijk rijk. Men vindt er peper, notemuscaat, nardusolie, cypergras, staartpeperkorrels, kruidnagelen, in één woord alle mogelijke kostbare specerijen. Tal van schepen zetten koers naar dit schoone land, vele kooplieden koopen daar de zeldzame waren, die zij met groote winst in hun land weder van de hand doen. Dit eiland heeft zoovele schatten, dat niemand ter wereld deze zou kunnen schatten of beschrijven.

De Groote Khan was wegens den verren afstand niet in staat dit land te veroveren. Ook waren de gevaren te groot. De groote meerderheid van alle specerijen verkocht over de gansche wereld, is van dit eiland afkomstig.

Nu ik U dit alles heb medegedeeld, zal ik er niets meer van zeggen, maar verder gaan met mijn reisverhaal". Over Sumatra verhaalt Marco Polo: „Daarop bereikten wij een eiland, Klein Java. Gij moet goed begrijpen, dat dit eiland in waarheid niet klein is, maar twee duizend mijl lang. Over dit eiland zal ik in bijzonderheden alles vertellen.

Gij moet dan weten, dat in dit eiland acht koninkrijken zijn en acht gekroonde koningen. Al de eilandbewoners zijn afgodendienaars en zij spreken hun eigen taal. Dit wil zeggen, elk van de acht koninkrijken heeft een eigen taal. In dit eiland zijn ontzaggelijke rijkdommen en een overvloed van kostbare specerijen, aloëhout, fernambukhout, ebbenhout en vele andere soorten, die

tengevolge van den grooten afstand en de gevaren der reis ons land niet bereikt hebben.

Nu zal ik U den aard dezer volken stuk voor stuk beschrijven, doch allereerst wil ik U één ding zeggen, dat U zeer zeker verbazen zal. Gij moet dan weten, dat dit eiland zoo ver zuidelijk ligt, dat men er de poolster nooit zien kan. Maar laten wij nu naar de volkeren terug keeren en dan beginnen wij met U te vertellen van het koninkrijk van Ferlec. Gij moet dan weten, dat in het koninkrijk Ferlec alle inwoners afgodendienaars zijn, alhoewel zij, dank zij den invloed der Saraceensche kooplieden, die dit volk vaak met hun schepen bezoeken, in naam bekeerd zijn tot de wet van Mohammed; dat wil zeggen, dat geldt alleen voor de stadbewoners. De bergbewoners zijn net beesten en ik verklaar U, zij eten menschenvleesch en alle andere soorten vleesch, rein en onrein. Zij vereeren de meest verscheidene dingen.

Het eerste, dat zij 's ochtends zien, is voor hen een voorwerp van vereering. Nu heb ik U alles verteld van het koninkrijk Ferlec en zal ik U vertellen van het koninkrijk van Basman. Dit is een onafhankelijk koninkrijk met een eigen taal. Het volk echter heeft geen andere wet dan die van wilde beesten. Zij beweren onderdanen te zijn van den Grooten Khan, maar zij betalen hem geen belasting, daar zij zoo ver weg wonen, dat de legers van den Grooten Khan daar nooit kunnen komen. Zij hebben wilde olifanten, zeer vele neushoorns, die haast even groot zijn als een olifant. Het haar van die neushoorns is dat van een buffel en hun poten zijn die van een olifant. Midden op het voorhoofd hebben zij een zeer

groote zwarte hoorn, maar zij verwonden U er niet mee, maar alleen met hun tong en met hun knieën. Op de tong hebben zij lange, scherpe naalden en als zij nu op iemand boos worden, werpen zij hem op den grond, kneuzen hem onder hun knieën en verwonden hem met hun tong. En hun kop lijkt op die van een wild zwijn en zij loopen altijd met hun kop langs den grond. Zij leven het liefst in modder en slijk. Kortom het is een afschuwelijk beest om naar te kijken, en heelemaal geen dier dat, zooals wij in ons land zeggen, onder een doekje is te vangen. Verder zijn daar groote troepen apen van de meest verschillende en vreemde soorten.

Verder moet ik U mededeelen, dat de dwergen, die sommige reizigers beweren uit Indië mede te brengen, niets dan bedrog zijn, want deze schepselen, die zij menschen noemen, worden in dit eiland vervaardigd en ik zal U zeggen hoe. Gij moet dan weten, dat er in dit eiland een soort zeer kleine aap leeft met het gezicht van een man. Die apen vangen zij en zij verwijderen al de haren van hun huid, daarop steken zij lang haar in de wangen, zoodat die er uit zien als een baard. Daarna drogen zij deze beesten en als de huid droogt, trekt die samen om de ingestoken haren, zoodat die baard er zeer natuurlijk uitziet. Omdat de voeten en de handen en andere lichaamsdeelen te veel van de menschelijke verschillen, wrijven en kneden zij die net zoo lang tot zij op menschelijke lichaamsdeelen gelijken. Vervolgens hangen zij de beesten op, zoodat zij uitdrogen, zij smeeren ze in met kamfer en met andere dingen, net zoo lang tot zij op menschen lijken. Nu weet ge, hoe ge wordt bedrogen en

zulke dwergen bestaan noch in Indië noch ergens elders ter wereld.

Verder zal ik U over dit koninkrijk niets meer vertellen, omdat er niets meer is, dat het vertellen waard zou zijn en daarom spreken wij nu liever over een ander koninkrijk, Samatra geheeten. Dit koninkrijk ligt op hetzelfde eiland". Hier leefde Marco Polo gedurende 5 maanden, omdat het weer hem belette zijn reis te vervolgen.

„Ook hier verschijnt de poolster nooit, evenmin ziet men daar ook maar een schijn van de sterren van den noord-westelijken hemel. De bewoners zijn wilde afgodendienaars en zij hebben een rijk en machtig koning". „Nu zal ik U vertellen, op welke manier Marco en zijn mannen hier gedurende 5 maanden hebben geleefd. Weet dan, dat gedurende 5 maanden Marco Polo die geland was met 2000 man, groote loopgraven had gegraven tusschen zijn kamp en het binnenland van het eiland. Dit had hij gegraven uit vrees voor het beestachtige volk, dat menschen verslindt. Deze loopgraven liepen tot de haven. Op de wallen had hij 5 houten torens laten bouwen. Zoo leefde hij gedurende 5 maanden met zijn menschen onder de bescherming van deze fortificatie. Zoo nu en dan kwamen de inboorlingen levensmiddelen verkoopen en ook wel andere dingen en van lieverlede begonnen er eenigszins vriendschappelijke verhoudingen tusschen de twee partijen te heerschen. In deze streek vangt men de heerlijkste visch van heel de wereld. De inboorlingen hebben geen koren, maar leven van rijst. Zij hebben geen wijn, behalve dan die, waarvan ik U iets wil vertellen.

Gij moet dan weten, dat zij een zekeren boom

hebben, waarvan zij een tak afkappen, een groote pot onder de stomp hangen en nu verzeker ik U, dat in den loop van een dag en een nacht die heele pot vol is. Deze wijn is heerlijk om te drinken. De boom lijkt op een kleine dadelpalm en heeft zeer weinig takken. Als de stomp geen wijn meer geeft, dan maken zij een klein kanaal van een naburige rivier naar de boom, waardoor het water naar de wortels van de boom vloeit. Een uur later begint de wijn weer te vloeien, zij het dan een weinig lichter rood van kleur dan de vorige en op die manier verschaffen zij zich zelf roode en witte wijn.

Ook hebben zij groote hoeveelheden Indische noten, die zoo groot zijn als een menschenhoofd en heerlijk om te eten. Zoo lang deze vruchten nog versch zijn, hebben zij in het inwendige een zeker vocht, dat beter smaakt dan eenige wijn of eenige andere drank, die ooit is gedronken. Zij eten alle soorten vleesch, rein en onrein.

Nu hebben wij alles van dit koninkrijk verteld en daarom zullen wij er verder over zwijgen en U vertellen van een koninkrijk Dagroian. Dit onafhankelijk koninkrijk heeft een eigen taal en eigen koning. Het ligt op hetzelfde eiland. De bevolking is zeer woest. Zij zijn alle afgodendienaars, al beweren zij onderdanen te zijn van den Grooten Khan. Allereerst zal ik U vertellen van hun meest boosaardige gewoonte. Luister maar. Gij moet namelijk weten, dat wanneer een hunner ziek wordt, hetzij een man of een vrouw, de bloedverwanten om een toovenaar zenden, wien zij vragen den zieke te genezen. Door middel van hun duivelskunstenarij, hun aanroepen der duivels en met behulp van hun af-

goden, weten deze toovenaars of de zieke zal herstellen dan wel sterven. Wij spreken wel van duivelskunsten, maar gij moet niet denken, dat zij willen toegeven, dat dit duivelskunstenarij is. Integendeel, zij beweren, dat zij hun kennis hebben ontvangen van hun goden. Indien nu de toovenaar beweert, dat de man of de vrouw bestemd is om te sterven, dan laten de bloedverwanten bepaalde mannen samen komen, die tot taak hebben den ten dood veroordeelden zieke te dooden. Deze mannen komen, zij grijpen den zieke en leggen iets over zijn mond net zoo lang tot hij dood is. Is hij eenmaal dood, dan koken zij hem en de heele familie snelt toe om hem op te eten. Nu kan ik U verzekeren, dat zij zelfs het merg uit de beenderen zuigen en dit doen zij, omdat zij niet willen, dat er iets van het lichaam overblijft, want zeggen zij, als er eenig merg in de beenderen overblijft, dan komen de wormen en die zouden tenslotte sterven wegens gebrek aan voedsel. De dood van deze worm zou de ziel van den dooden man groote schade berokkenen, daar het hem zou worden toegerekend, dat zoovele zielen, geboren uit zijn lichaam, mede ten onder gaan en dit is de reden, waarom zij alles zelf opeten.

Na den maaltijd leggen zij al de beenderen in een klein mandje, dat zij ophangen in een grot in den berg, onbereikbaar voor eenig beest of boozen geest. Ik moet hier nog aan toevoegen, dat zij, wanneer zij dat kunnen, iemand zullen vangen van een andere stam dan de hunne en als hij zich niet kan vrijkoopen, slachten zij hem en eten hem onmiddellijk op.

Welnu, dat is een afschuwelijke gewoonte en een zeer afkeuringswaardig gebruik. En nu heb

ik U alles verteld van dit koninkrijk. Daarom zullen wij het verlaten en nu zal ik U vertellen van Lanbry. Dit koninkrijk heeft een koning en het beweert onderdaan te zijn van den Grooten Khan. Alle bewoners zijn afgodendienaars. Er is een groote hoeveelheid fernambukhout. Voorts hebben zij kamfer en allerhande kostbare specerijen. Wat het fernambukhout betreft, moet ge weten, dat de boom opkomt uit zaad. Zoodra het boompje een zekere hoogte heeft bereikt, graven zij het uit en planten het elders. Daar laten zij het drie jaar groeien, waarna zij het weer overplaatsen met al zijn wortels. Ik kan hier aan toevoegen, dat wij hoeveelheden zaad naar Phoenicië hebben meegenomen en dat gezaaid hebben, maar dat er niets is opgekomen. Dat kwam vanwege de koude. En nu zal ik U nog iets vertellen, dat zeer zeker merkwaardig is. Gij moet dan weten, dat in dit koninkrijk menschen zijn — in waarheid vormen zij de meerderheid der inwoners — die een staart hebben zoo groot als een handpalm. Deze menschen leven niet in de steden, maar in de openlucht in de bergen. De staart is kaal en zoo dik als van een hond. Er zijn groote hoeveelheden eenhoorns en ongelofelijke kudden wild en ook zeer veel vogels. Nu heb ik alles van Lanbry verteld. Wij verlaten dit land en ik zal U vertellen van Fansur. Fansur is een onafhankelijk koninkrijk. Zij hebben een eigen koning en beweren dienaren van den Grooten Khan te zijn. In dit koninkrijk groeit de beste kamfer van de wereld, die duurder is dan eenig andere ter wereld en zijn gewicht in goud waard. Zij hebben geen graan, noch koren, maar leven van rijst en melk. Ook hebben zij wijn, die zij verkrijgen van den

boom op de manier, zooals ik reeds heb verteld.

Nu zal ik U iets vertellen, dat werkelijk wonderbaarlijk is. Gij moet dan weten, dat zij in deze streek een meelboom hebben. Ik zal U vertellen, hoe die er uit ziet. Het is een dikke, lange boom, die een overvloed van meel bezit. De bast van dezen boom is 3 vingers breed en de rest is meel. De boom is zoo dik, dat twee mannen noodig zijn om hem te omarmen. Het meel wordt in groote kommen met water gedaan en omgeroerd. Het vuil komt aan de oppervlakte, het meel bezinkt op den bodem. Daarna wordt het water en het vuil weggegooid, waarop het zuivere meel op den bodem van de kom achterblijft. Dan wordt het gebakken en verwerkt in verschillende soorten eetwaren, als koek, taarten enz., net zooals wij dat doen. Deze brooden zijn uitstekend van smaak. Het hout van dezen boom is hard als ijzer en als men het in het water gooit, zinkt het ook als ijzer. Van het hout maken zij ook werpsperen, die beter dan ijzeren een wapenrusting doorboren.

Nu hebben wij U verteld van verscheidene koninkrijken van dit eiland. Van de overige zullen wij niets zeggen, omdat wij er nooit geweest zijn."

Een tijdgenoot van Marco Polo, de eerste ontdekkingsreiziger die na hem zijn ervaringen te boek stelde, was een Franciscaner monnik, die in 1286 geboren, bij zijn wijding den naam kreeg Frater Odoric.

Hij was een asceet, die leefde van brood en water, barrevoets ging en een harigen mantel of een stalen hemd droeg. In het jaar 1318 werd hij als missionaris naar het Verre Oosten gezonden. Op zijn reis van Engelsch Indië naar China bezocht hij Sumatra, Java en de kust van Borneo.

De zeereis maakt hij van een haven aan de Perzische Golf in een prauw geheel van hout, zonder eenig ijzerwerk. Na een zeereis van vijftig dagen landde hij in een land, genaamd Lammori (Sumatra), „waar tengevolge van de ontzettende hitte iedereen, mannen zoowel als vrouwen spiernaakt rondloopen". „Toen zij mij tegenkwamen" — aldus verhaalt hij —, „scholden zij mij uit, omdat ik gekleed was, zeggende dat God Adam en Eva naakt had geschapen. In dit land zijn alle vrouwen gemeen goed, dat wil zeggen, dat geen enkele man een vrouw zijn eigen kan noemen. Indien nu zoo'n vrouw een kind krijgt, kiest zij zelf als vader een der mannen, met welke zij gemeenschap gehad heeft. Eveneens is alle land gemeenschappelijk eigendom, er is dus geen mijn en dijn, of eenig bezit of eigendom van gronden. Echter heeft elke man een eigen huis. Menschenvleesch is, als het vet is, even gewild als biefstuk bij ons. Het volk is lui, maar het land zeer rijk en overvloedig, voorzien van vleesch, koren, rijst, zilver, goud, hout en specerijen. Kooplieden, die zaken komen doen, brengen dikke menschen mee, die zij verkoopen zooals wij varkens verkoopen, die wanneer zij dikker worden, onmiddellijk gebraden en opgegeten worden.

In dit eiland is een ander koninkrijk Simoltra (Sumatra) waar mannen en vrouwen zich brandmerken met roodgloeiende ijzers op twaalf plekken van hun gelaat. Dit volk is voortdurend in oorlog met een ander naakt naburig volk.

Daarna reisde ik naar een ander eiland, genaamd Java, dat drie duizend mijlen lang is. De koning van dat eiland heerscht over zeven andere koningen. Het eiland is dicht bevolkt en het

wordt beschouwd als een der voornaamste eilanden der wereld.

Er groeien allerhande specerijen en uitnemende wijn is er verkrijgbaar. De koning van dit eiland Java heeft een prachtig weelderig paleis, het mooiste dat ik ooit zag, waar ook ter wereld. Het paleis bezit zeer hooge trappen, die naar de vertrekken leiden; deze trappen voeren door het gansche gebouw, zij zijn van zilver of van goud. De gelijkvloersche zalen waren bevloerd met vierkante zilveren of gouden platen. Alle kamermuren waren afgedekt met platen van gedreven goud, waarin de beeltenissen waren gegraveerd van edellieden, die elk een gouden aureool, versierd met kostbare steenen, om het hoofd droegen. De plafonds waren van zuiver goud. Met dezen koning van Java heeft de Khan van Cathay (de keizer van China) menigmaal oorlog gevoerd; steeds heeft de koning van Java gezegevierd".

In 1318, het jaar waarin Frater Odoric Java bezocht, heerschte Kertaradjasa over het rijk van Majapahit, het beroemdste der Hindoe-Javaansche Rijken. Deze vorst heeft een Chineesch leger van 20.000 man, dat Java was binnengevallen, verslagen.

In het begin der veertiende eeuw werd te St. Albans geboren Sir John Maundeville. Deze man heeft van 1322 tot 1352 vele vreemde landen en volken bezocht en daarover een boek geschreven. Hij beweert op die reizen ook Java en Sumatra te hebben bezocht, maar aan zijn waarheidsliefde wordt getwijfeld. In vele gevallen lijken zijn beschrijvingen bedenkelijk veel op die van Frater Odoric. Over Sumatra, dat hij Sumobor noemt, doet hij hetzelfde verhaal over

naaktloopers, die hun gelaat brandmerken en steeds oorlog voeren. Hij vertelt over het paleis van den machtigen koning van Java haast woordelijk wat Frater Odoric daarover heeft medegedeeld. Ook van Mohammedaansche zijde zijn verhalen bewaard gebleven over tochten in de veertiende eeuw naar Indonesië ondernomen.

Het bekendste zijn de reizen van Ibn Batuta. Ibn Batuta werd in 1304 in Tanger geboren, bereisde Egypte, maakte de verplichte tocht naar Mekka, trok door geheel Klein-Azië en kwam in Bagdad. Na een tweede bezoek aan Mekka, scheepte hij zich in naar Indië, onderweg daarheen keerde hij terug en besloot een ontdekkingstocht te ondernemen naar Centraal Azië, van waaruit hij Indië binnenkwam. Van Britsch Indië ging hij naar Ceylon, vervolgens naar Assam, alwaar hij op een Chineesche jonk naar Sumatra voer.

Toentertijd werd de gansche Maleische Archipel „Jawa" genoemd, „Klein Java" was de naam voor Sumatra, terwijl Java „groot Java" werd geheeten. Ibn Batuta verhaalt aldus: „Na vijf en twintig dagen varen bereikten wij het eiland Jawa (Sumatra), waaraan de wierook „ja'wi" haar naam heeft ontleend. Wij zagen dit eiland reeds toen wij nog een halven dag er van verwijderd waren. Het is groen en vruchtbaar; de meest voorkomende boomen zijn de kokospalm, pinangpalm, kruidnagel, mangga, djamboe en djeroek manis.

Als betaalmiddel worden stukjes tin en Chineesch goud gebruikt.

De voornaamste nuttige planten groeien in de districten der ongeloovigen, in de Mohamme-

paansche streken komen zij minder talrijk voor. Toen wij de haven bereikten, kwamen de inboorlingen ons in smalle kano's tegemoet en zij boden ons klappers, pisangs, mangga's en visch aan".

Is het niet, alsof gij met een mailboot van de Nederland of de Rotterdamsche Lloyd Belawan binnenstoomt?

„Daarop kwam een admiraal van den vorst aan boord" — (blijkbaar de paspoort-ambtenaar of de havenarts) — „die ons verlof gaf aan wal te gaan. Wij ontscheepten ons dus bij een groot dorp dat aan de kust lag en dat vier mijl van de stad is verwijderd. De admiraal deelde den sultan mijn komst mede, welke den rechter en andere rechtsgeleerden gelastte mij te ontvangen. Zij kwamen en brachten voor mij en mijn metgezellen rijpaarden van den sultan met zich mede. Wij stegen te paard en reden naar de hoofdstad van Sumatra, de zetel van den sultan, een schoone stad, omringd door een houten muur met houten torens.

De sultan van Java Al-Malik az Zahir is een verlicht heerscher en een vriend van godgeleerden. Hij is steeds in godsdienstoorlog met de ongeloovigen en rust tegen hen militaire expedities uit, doch hij is een nederig man, die Vrijdags te voet naar de Moskee gaat om te bidden. Zijn onderdanen scheppen groot behagen in het deelnemen aan expedities tegen de ongeloovigen die zij de baas zijn en die hen derhalve veel geld moeten betalen om weer vrede te krijgen.

Op onzen rit naar het paleis naderden wij de plaats waar in den bodem gestoken lansen een rijverbod beteekenen, weshalve wij te voet verder

gingen. In de hal der audiëntie-zaal kwam ons een luitenant tegemoet, die ons met een handdruk welkom heette. Terwijl wij plaats namen, schreef hij een nota aan den sultan, welke hij aan een paleisbeambte gaf. Deze kwam terug met het antwoord op de achterzijde van de nota geschreven. Daarop bracht een paleisbediende een grooten linnen zak, dien hij aan den luitenant overhandigde. Deze nam den zak in de linkerhand, terwijl hij met de rechter mijn hand vatte om mij te begeleiden naar een klein vertrek. Uit dien zak haalde hij drie rokken, één van zuiver zijde, één van zijde en katoen en één van zijde en linnen. Dit was de onderkleeding, vervolgens haalde hij nog drie kleederen tevoorschijn, die hij middelkleeren noemde en tenslotte drie witte wollen mantels en drie tulbanden.

Ik kleedde mij in de drie kleedingstukken naar de voorgeschreven volgorde en zette een tulband op, mijn tochtgenoot deed desgelijks. Daarop aten wij overvloedig. Toen wij gegeten hadden, verlieten wij het paleis weder, stegen te paard en reden begeleid door den luitenant naar een tuin, omringd door een houten muur. In het midden van den tuin was een houten huis met katoen-fluweel bekleed. Toen wij plaats genomen hadden, naderde een hofdignitaris Amir Dawlasa genaamd, hem volgden twee jeugdige slavinnen en twee slaven. Hij sprak mij aan met de volgende woorden: „De sultan laat U weten, dat zijn hofhouding is overeenkomstig zijn middelen en niet gelijk aan die van den sultan Mohammad (van Indië)". Daarop vertrok de luitenant en de Amir knoopte een gesprek met mij aan, daar wij elkander reeds eerder te Delhi hadden ontmoet, waar hij toen

vertoefde als afgezant van den sultan. Op mijn vraag, wanneer de sultan mij zou kunnen ontvangen, antwoordde hij dat de hofgewoonte meebracht dat de vreemdelingen drie etmalen den tijd kregen om zich van de vermoeienissen der reis te herstellen. Op den vierden dag, een Vrijdag, kwam de Amir mij mededeelen, dat ik den sultan in de koninklijke loge van de Moskee na den dienst zou mogen begroeten.

Na het gebed ging ik naar den sultan, die mij de hand drukte en mij verzocht aan zijn linkerzijde plaats te nemen, waarop hij mij ondervroeg over mijn verblijf aan het hof van sultan Mohammad en over mijn reizen.

Na het avondgebed verwisselde hij zijn geestelijk gewaad met de koninklijke zijden gewaden. Bij het verlaten der moskee wachtten de olifanten en de paarden aan de poort. Als de sultan op een olifant rijdt, rijdt het gevolg op paarden en omgekeerd. Dit keer gaf hij de voorkeur aan een olifant, dus reed ik te paard in het gevolg mee. De sultan reed de paleistuin binnen, maar wij stapten af bij de lansen. Hij bleef op zijn olifant zitten voor de audiëntiezaal.

Onmiddellijk naderden muzikanten, die een lied aanhieven, waarna zij paarden voorleidden met zijden dekkleeden behangen en met gouden hoofdstellen. Deze paarden dansten voor den sultan hetgeen een wonderlijk mooi schouwspel was. Iets dergelijks had ik aan het hof van den koning van Indië ook bijgewoond.

Mijn verblijf aan dit hof in Sumatra duurde vijftien dagen, waarna ik verlof verzocht mijn reis te mogen vervolgen, daar het seizoen gunstig was voor de zeiltocht en het niet in elk jaargetijde

mogelijk is naar China te varen. Hij liet een jonk voor ons gereed maken, die hij van levensmiddelen voorzag. Hij gaf ons rijke geschenken — moge Allah hem daarvoor beloonen — waarop wij vertrokken".

Tot zoover het reisverhaal van Ibn Batuta. Hij vervolgt zijn reisbeschrijving met het verhaal van een bezoek aan het eiland Mul-Jaiva. Vroeger was men van meening, dat hij hiermede Java heeft bedoeld, thans echter houdt men het er voor, dat Ibn Batuta Malakka en Cambodja heeft bereisd.

De havenstad Chamara, die hij noemt als de voornaamste van Mul-Jaiva is zonder twijfel Khmer, de oude naam voor Cambodja.

Een belangrijke aanvulling op de reisverhalen van den Venetiaan Marco Polo en den Marokkaan Ibn Batuta en een overgang naar de Portugeesche ontdekkingsreizen vormen de reisverhalen van de Chineesche zeevaarders, die van 1405 tot 1430 zeven uitgestrekte zeereizen ondernamen en daarbij verschillende deelen van Indonesië bezochten, als Atjèh, Palembang, de Bataklanden, Billiton, Grisée, Soerabaja en andere plaatsen op Java. J. J. L. Duyvendak schrijft in zijn studie „Ma Huan re-examined", dat het een merkwaardige samenloop van omstandigheden is, dat dezelfde eeuw, die het begin aanschouwde van de geweldige expansie van West naar Oost ook getuige was van de grootste maritieme expedities ooit door de Chineezen in de Zuidelijke en Westelijke Oceanen ondernomen.

De derde Keizer van de Min Dynastie, Yung-lo (1403—1425) zond herhaaldelijk zijn machtige vloot naar de landen overzee, waar de roem en

de macht van zijn vorstenhuis wijd en zijd werden gevestigd, en waar hij tientallen vorsten dwong hun gezanten naar het Chineesche Hof te zenden en den keizer eer te bewijzen.

Vloten bestaande uit meer dan zestig groote schepen, en met een leger van 37000 soldaten aan boord, bezochten meer dan twintig landen in den Indischen Oceaan en in den Indischen Archipel, koningen en vorsten als die van Palembang en Ceylon werden gevankelijk naar China vervoerd; de tochten strekten zich uit tot Aden en Mekka. De vloten stonden onder bevel van eunuchen, dat is wel het wonderlijkste van alles.

Van deze zeven reizen zijn in dit verband vooral belangrijk: de eerste, ondernomen in 1405 tot 1407, waarop de vlootvoogd Tcheng Hono Java en Atjèh bezocht en op de terugreis Palembang aandeed, de tweede in 1408, waarop dezelfde admiraal op de kust van Sumatra de ankers liet vallen.

Op de derde reis kwamen zij voor de tweede maal in Atjeh. De koning van Sumatra was door de Bataks vermoord; een bejaarde visscher, trouw onderdaan, doodde op zijn beurt den koning der Bataks en huwde de weduwe van den vermoorden koning van Sumatra. De vermoorde Sumatra-vorst echter had een jeugdigen zoon nagelaten, die, groot geworden, zijn stiefvader, den visscher om het leven bracht en de troon zijns vaders besteeg.

De zoon van den visscher dook onder en organiseerde vanuit zijn schuilplaats terreur-aanvallen op het rijk zijns vermoorden vaders. In dien tijd verscheen Tcheng Hono ten tooneele, die aan de moeilijkheden een einde maakte door

den zoon van den visscher mee te nemen naar China. Aldus maakte in de vijftiende eeuw een Chineesche eunuch een einde aan een Atjeh-oorlog.

Op de vijfde reis, die plaats had in 1416, werden Java, Sumatra en Borneo met een bezoek vereerd.

De zesde reis gold wederom Java, en de zevende ook Java, inzonderheid Grisee en Soerabaja en Billiton.

Dit laatste reisverhaal geeft een beschrijving van het paleis van een koning van Java, vertelt dat Grisee te midden van moerassen ligt en dat een Cantonnees daar een handelskantoor heeft gevestigd. Voorts geeft Ma Huan een uitgebreide beschrijving van een wajang-voorstelling.

Het voornaamste doel dezer reizen was het vestigen van sferen, van invloed en om daar handel te drijven.

Na de Chineesche volgde een Italiaansche expeditie. Een Venetiaan, Nicolo Conti, die in Midden Azië had gereisd, kwam Paus Eugenius, die te Florence verblijf hield absolutie vragen voor het feit, dat hij op de terugreis van Indië, op de grens van Egypte, zijn geloof had verloochend om zijn vrouw en kinderen, die hem vergezelden, het leven te redden. Een tijdgenoot heeft zijn ervaringen te boek gesteld. Hieruit blijkt, dat Nicolo, die in Damaskus woonde, in een karavaan van zes honderd kooplieden, alle behoorende tot de Nestoriaansche Kerk in 1419 door de Arabische woestijn en door het land der Chaldeeën naar den Euphraat waren getogen. Deze rivier zakten ij op booten af tot Basra aan de Perzische Golf.

Hieruit blijkt, dat Basra reeds toen een belangrijk tusschenstation was op de Holland-Indië route.

In de laatste tientallen jaren is Basra een halte van de K.L.M., waar de luchtreizigers in een uitnemend hotel den nacht doorbrengen en het is zeer waarschijnlijk, dat Basra in de versnelde dienstregeling een zeer belangrijk station zal blijven.

Van Basra ging ook de reis in de vijftiende eeuw allereerst naar het huidige Britsch-Indië en via Ceylon naar Birma en van Birma naar „twee eilanden, die aan het uiterste der wereld liggen". Hij bedoelt Java en Sumatra.

„Het eene eiland heeft een omtrek van 3000 mijlen, het andere van 2000 mijlen. Zij liggen op een afstand van een maand varen van het vasteland".

Nicolo Conti bleef negen maanden op de eilanden en hij achtte de bewoners „onmenschelijker en afschuwelijker dan alle volken der aarde", hetgeen niet wegnam, dat hij gedurende negen maanden ongedeerd met vrouw en kinderen, onder die volksstammen kon verkeeren en .... zaken doen. „Indien men van deze eilanden nog vijftien dagen in oostelijke richting vaart, vindt men nog twee eilanden, namelijk Sandai en Bandan". Vermoedelijk bedoelt hij een der kleine Soenda-eilanden en Banda. „De bewoners hebben een witte huid. De zee om de eilanden is onbevaarbaar en onstuimig weder houdt de zeevaarders ver". Na zijn schip te hebben vol geladen met kostbare waren, zet hij zijn reis voort naar Cochinchina. Thuis gekomen vroeg hij dus absolutie aan Zijne Heiligheid, welke hem verleend werd onder voor-

waarde, dat hij zijn ervaringen zou dicteeren aan den pauselijken secretaris Poggio Bracciolini, die het reisverhaal in het Latijn heeft opgeschreven.

Deze Chineesche en Italiaansche reizen sluiten de periode vóór de komst der Portugeezen naar Indië af.

HOOFDSTUK II

De Portugeezen bereiken Indië

De heerschzucht en de hebzucht der Portugeesche koningen was gewekt door de vage verhalen, die in de landen om de oude Wereldzee de ronde deden over de onmetelijke en onschatbare rijkdommen van verre eilanden, aan gene zijde der aarde.

Die vertelsels, ten deele in oude geschriften vastgelegd, gewaagden ook van de volken, die deze gewesten bewoonden.

Heidenen waren zij, verstoken van het licht, dat het Christendom over de duisternissen der wereld verspreidde en het was de plicht van de allerchristelijkste majesteiten ook deze Heidenen te verlichten.

Doch niet slechts de Heidenen, die in onbekende landen leefden, ook de Mohammedanen zouden den bekeeringsijver der Portugeesche koningen moeten ondergaan.

En bij deze kerstening van Mohammedaan en Heiden werd het gebod: „dwingt ze om in te gaan" wel zeer letterlijk genomen, als aan de poging tot overtuiging werd kracht bijgezet door het gewette zwaard, niet „het zwaard des geestes, hetwelk is Gods woord", maar het vlijmend staal des veroveraars.

Zoo werd het doel der Portugeesche vorsten tweeledig, en een samenvatting van koopmanschap en godsvrucht, alhoewel deze bezwaarlijk samengaan, daar het immers lichter is dat een kemel gaat door het oog eener naald, dan dat een rijke het Koninkrijk Gods binnentreedt.

Doch de grooten der aarde wisten — en weten — het beter.

Reeds aan het begin der veertiende eeuw vingen de Portugeesche zeevaarders aan, de kusten van Noord en West Afrika nader te ontdekken en de door hen om de genoemde redenen gevoerde strijd tegen Saracenen en Mooren breidde zich tot steeds Zuidelijker streken uit.

De Portugees, die het tijdperk der ontdekking van de Kaap de Goede Hoop en daarmee van den zeeweg naar Indië, inluidde, was „Hendrik de Zeevaarder", die op den 4en Maart 1394 te Oporto uit het huwelijk van Koning Joâo en Koningin Philippa van Portugal werd geboren.

Prins Henrique werd vermaard onder dien naam, niet omdat hij zelf aan ontdekkingsreizen heeft deelgenomen, maar omdat het aan zijn initiatief, zijn kunde, zijn aanmoediging en geldelijken steun te danken is dat de Portugeezen in de veertiende eeuw den weg hebben gebaand voor de ontdekkingsreizigers in de vijftiende en zestiende eeuw, die om de Kaap de Goede Hoop zeilende, Indië hebben bereikt.

Sinds de achtste eeuw stond het oude Lusitanië, dus ook het huidige Portugal, onder de heerschappij van de Muzelmannen. Koning Joâo slaagde er in zijn land te bevrijden en door de verovering van Ceuta, het Muzelmansche bolwerk aan de Afrikaansche kust, de heerschappij te verwerven over de Straat van Gibraltar.

Zijn derde zoon, Henrique, nam deel aan de verovering van Ceuta; van de inwoners hoorde hij de verhalen over de ongekende rijkdommen in de Zuidelijke landen en het plan rijpte bij hem, die onbekende gewesten te gaan ontdekken. Hij

sprak met de Mooren van Fez en Marokko en verkreeg van hen inlichtingen aangaande de Arabieren, die aan de grenzen der woestijn leefden en over het Koninkrijk der Jaloffs, dicht bij Guinee. Hij wist reeds, dat de vorstendommen op de Afrikaansche Noordkust rijk waren geworden door den handel met de Zuidelijke landen en dat zij vandaar groote hoeveelheden goud ontvingen, en hij zag onbegrensde mogelijkheden voor de toekomst van zijn volk.

Zijn woning stond op het voorgebergte van Sagres bij Kamp St. Vincent, de Zuidspits van Portugal. Van daar overzag hij den Oceaan, die de toegangsweg zou moeten vormen tot het beloofde land.

Hij liet geleerden, sterrekundigen, zeevaarders bij zich ontbieden; met hen besprak hij de overleveringen, met hun hulp raadpleegde hij de oude geschriften, die verhaalden van tochten langs Afrika's Westkust.

De plannen, die hij beraamde, waren een eeuw tevoren reeds besproken door de Italiaansche gebroeders Vivaldi, die in 1191 in twee galeien Genua verlieten met het doel om Afrika te zeilen en Indië te bereiken. Zij keerden nimmer terug.

In 1346 waagde de Cataloniër Jaïmé Ferrer een poging de „gouden rivier" op te sporen, ook hij voer uit en kwam niet weer. Deze mislukkingen hadden den angst voor „de zee der duisternis" doen toenemen en bemoeilijkten Prins Henrique bij de ten uitvoerlegging van zijn stoutmoedig ondernemen. Reeds waren de „Gelukkige", de Canarische eilanden bezocht door Genueezen en de zeekaart van 1351 wijst de Canarische eilanden, de Azoren en Madeira aan, doch ten

Zuiden daarvan lag terra incognita, het onbekende land der buitenste duisternis.

In 1415 had Hendrik de Zeevaarder de voorbereiding voltooid en in hetzelfde jaar werd met de ontdekkingstochten op zijn last een aanvang gemaakt. Meermalen werd, doch steeds tevergeefs, getracht Kaap Bojador te omzeilen en verder te komen dan de Canarische eilanden; in 1434 werd het waagstuk volbracht door een zeeman van Lagos, Gil Eannes geheeten, die aan de kust landde en ten bewijze van de vruchtbaarheid van het land eenige planten mee naar huis bracht.

Een jaar later ging hij in een inham, die hij voor de uitmonding eener rivier hield voor anker, waar hij voor het eerst in aanraking kwam met de Berbers. Acht jaar later bereikte Antâo Gonsalves dezelfde plaats, die zij Rio do ouro, de gouden rivier, noemden, omdat de Portugeezen voor hun goederen van de bevolking stofgoud in ruil ontvingen.

In 1443 voer Nuno Tristao om Kaap Branco; hij landde en kwam in aanraking met de woestijnbewoners, die aan het einde van den woestijnweg leefden, welke naar de oase Wadan voerde, die een middelpunt was van den handel tusschen Noord en Zuid. Op last van Prins Henrique werd op de plaats een fort gebouwd.

Toen werd het tijd de ontdekkingen dienstbaar te maken aan handels-doeleinden. Eenige kooplieden van Lagos rustten een vloot uit van zes karveelen, die onder admiraalschap van Gil Eannes de baai van Arguini bereikte, waar de Portugeezen zich meester maakten van een aantal inboorlingen, die zij in Portugal als slaven verkochten.

De eerste aanraking van de Westerlingen met deze negers was dus niet eervol voor de blanke ontdekkingsreizigers. De handelsgeest was vaardig geworden over de Portugeesche zeevaarders, later zou bekeeringsijver een nieuwe drijfveer vormen.

Het was geen wonder, dat Gonsala de Cintra, die het volgende jaar op dezelfde plaats landde met hetzelfde doel, werd doodgeslagen op het strand, waarop ter herinnering aan dit feit een baai naar hem werd genoemd.

Niet afgeschrikt zond Hendrik de Zeevaarder opnieuw een schip naar de Goudkust met de opdracht handel te drijven met de inboorlingen en hem tot het Christendom te bekeeren. De uitgezondenen keerden echter onverrichterzake terug.

Meer succes had een reis van den onverschrokken avonturier Diniz Dias, die de Senegal voorbij voer en aan een groenbegroeid voorgebergte den naam Cabo Verde gaf.

Steeds verder wagen zich de ontdekkingsreizigers en hoe verder en vaker zij komen, hoe grooter de gevaren worden, die hen van de zijde der bevolking bedreigen.

Diniz Dias had het land der negers bereikt, dat kort daarna den naam kust van Guinee zou ontvangen, waaraan de Koning van Portugal in 1481 na de stichting van het Fort el Mina, den titel „Heer van Guinee" zou ontleenen.

Toen Diniz Dias de kust naderde, wekte zijn schip groote verbazing onder de inboorlingen. Zij naderden in hun prauwen om het vreemde monster, dat geen visch, geen vogel en geen geest was nader te beschouwen. Toen zij echter in den buik

van het monster menschelijke gedaanten ontwaarden, namen zij overhaast de vlucht. En terecht, want Dias was op slavenjacht te eigen baat.

En steeds zuidelijker gaan de reizen, de Kaap Verdische eilanden worden in 1456 ontdekt en de ontdekker Diego Gomez brengt Malagnette peper van de Rio Grande mee terug.

Zes jaar later bereikt Pedro de Cintra Sierra Leone, het Leeuwengebergte, en kort nadat hij dit aan Hendrik de Zeevaarder had medegedeeld, overleed deze in den ouderdom van zeven en zeventig jaar.

Schier een halve eeuw had hij de leiding gehad van de dappere tochten langs Afrika's westkust. Na zijn dood verflauwde de ijver der Portugeezen, doch in 1409 werd de handel op de Afrikaansche kusten hervat door Fernan Gomez, een koopman uit Lissabon.

In 1484 bereikte Diogo Câo de Kongo, maar nog steeds was de tocht om Afrika niet gemaakt.

De eer die reis te hebben volbracht komt toe aan Bartholomeus Diaz.

In 1486 zond Koning Johan van Portugal — die de voetstappen van Hendrik de Zeevaarder drukte — Bartholomeus Diaz, een edelman van zijn hof, met drie zeilschepen er op uit om den weg naar Indië, het beloofde land, te vinden. Zijn opdracht was niet slechts den zeeweg, maar ook de kusten te exploreeren en langs de kusten steenen pilaren op te richten als wegwijzers voor hen die hem zouden volgen.

Met twee zeilschepen van vijftig ton elk en een nog kleiner schip met levensmiddelen, aanvaardde hij de reis naar de onbekende streken, waarheen

reeds eeuwen fantastische verhalen de zeevaarders en kooplieden lokten en die nog immer zoo uiterst moeilijk bereikbaar bleven en over zee van Europa uit nooit bereikt waren.

Einde Augustus 1486 lichtte hij de ankers en op den 16en Augustus 1488 zag hij huiswaarts keerende de langgezochte Kaap, de Zuidpunt van Afrika.

Bartholomeus was bevelhebber over de kleine vloot, Joâo Infante commandeerde het tweede schip, terwijl Poro Diaz een broeder van Bartholomeus, het voorraadschip onder zijn leiding kreeg. Allen hadden kundige stuurlieden aan boord. Hun opdracht luidde van den toen reeds bekende Kongo, zuidwaarts de kust langs te varen, tot de baai Angra do Salto, en daar eenige negers en negerinnen, die Diego Cao naar Portugal had meegenomen, terug te brengen.

Getrouw aan de ontvangen bevelen, plaatsten zij op alle belangrijke punten steenen pilaren. Aan de baaien, voorgebergten en kapen gaven zij namen, hetzij van de heiligen, op wier dagen deze werden ontdekt, hetzij als aanduiding van opvallende kenmerken.

Zoo ontleende Angra dos Voltas (Port Nolloth) zijn naam aan het feit, dat zij vijf dagen achtereen moesten laveeren vóór zij gelegenheid kregen aan wal te gaan.

Spoedig daarna kreeg de vloot dertien dagen aaneen met gereefde zeilen te kampen met stormen. Toen in de natuur de kalmte weerkeerde zetten zij koers naar het Oosten om het land terug te vinden, daar zij in de meening verkeerden, dat de kust nog steeds Noord-Zuid liep. Toen zij echter na vele dagen nog geen land in zicht

kregen, veranderden zij van koers en zeilden naar het Noorden. Eindelijk kwamen zij aan een baai, die zij Angra dos Vaqueiros noemden, omdat daar grootte kudden vee onder hoede van zwarte inboorlingen weidden.

Verder langs de kust varende, vonden zij een klein eiland, dat zij Santa Cruz noemden. Zij waren zonder het te weten om de Zuidkust van Afrika gezeild en bevonden zich in de Algoa baai.

Het scheepsvolk dat zeer uitgeput raakte en angstig was geworden door de ongekend hevige stormen, die zij hadden moeten doorstaan, begon onrustig te worden en elken dag drongen de de mannen er bij Bartholomeus op aan, naar huis terug te keeren, te meer waar de mondvoorraad krap werd.

Met veel moeite haalde hij de opvarenden over, nog twee of drie dagen verder te varen. Toen zij den derden dag een rivier bereikten, die zij Rio del Infante (later Vischrivier geheeten) noemden, weigerde de bemanning verder te gaan. Bartholomeus Diaz werd genoodzaakt de terugreis te aanvaarden. En op die reis zag hij de merkwaardige Kaap, die zich gedurende zoovele eeuwen verborgen had gehouden.

De zeeweg naar Indië was gevonden. Hij noemde de Kaap Cabo tormentoso, dat is Stormkaap, welke naam door den Koning van Portugal veranderd werd in Kaap de Goede Hoop, daar deze Kaap de goede hoop wekte dat Indië zou worden bereikt.

Na een reis van vele maanden, waarop zij een kuststrook van 350 zeemijlen hadden ontdekt, keerden zij in Portugal terug.

Langs dezen weg zouden de Hollanders Indië bereiken, dat na drie eeuwen als Indonesië een gelijkgerechtigd deel van het Rijk der Nederlanden zou worden.

De Kaap stelde, de goede hoop in haar gesteld, niet te leur, en indien Diaz nog enkele weken zijn stoutmoedige tocht had kunnen voortzetten, zou hij het doel hebben bereikt en de eerste zijn geweest, die de zeereis naar Indië om de Kaap zou hebben volbracht.

Gelijk Mozes vanaf een hoogte van den berg Nebo het Beloofde Land aanschouwde, maar daar niet mocht binnentreden, alzoo was hij door de ontdekking van de Kaap de Goede Hoop het doelwit van vele dappere zeevaarders zeer nabij gekomen, zonder de kroon op zijn werk gezet te zien.

Deze eer viel te beurt aan Vasco da Gama, die zeven en twintig jaar oud was, toen Diaz van zijn reis terugkeerde.

Vasco da Gama werd in 1460 in Sines, een klein visschersdorp geboren. In zijn prilste jaren werd hij reeds vertrouwd met de gevaren en de heerlijkheden van de wijde zeeën.

Omtrent zijn jeugd is weinig bekend, vast staat dat koning Johan hem in 1492 heeft opgedragen eenige Fransche schepen, die in Portugeesche havens voor anker lagen, in beslag te nemen, als repressaille voor een door de Franschen gepleegde zeeroof. Hij was toen dus reeds een zeeman van invloed en gezag. Zijn tijdgenooten beschrijven hem als dapper, volhardend, heftig, trotsch en heerschzuchtig.

Uit de wijze, waarop hij zich tegenover de

Indiërs gedroeg is helaas gebleken, dat hij ook andere eigenschappen bezat.

De mislukking van de reis van Diaz had de Portugeesche regeering niet ontmoedigd, veeleer haar aangespoord te trachten den zeeweg naar Indië te vinden, te meer nu andere mogendheden dezelfde plannen koesterden.

Immers in het jaar, waarin Diaz de Kaap de Goede Hoop ontdekte, verscheen Cristoforo Colombo aan het hof te Madrid, waar Ferdinand en Isabella hem in gehoor ontvingen en in de gelegenheid stelden, aan Spanje aan te bieden voor dit land naar het rijke Indië een weg te openen, die zeer veel korter en minder gevaarlijk was, dan die welke de Portugeezen reeds tientallen van jaren vergeefs zochten.

Hij had succes. Zes jaar later ging Colombo met drie karveelen onder zeil, koers zettende naar het Westen en ontdekte Amerika, in de overtuiging Indië te hebben bereikt.

Intusschen bleef Indië voor de Europeanen verboden terrein, dat men uit de verhalen van Marco Polo, Nicolo de'Conti en andere ontdekkingsreizigers kende als „het land, van melk en honig vloeiende", vanwaar de Muzelmannen de rijkste schatten haalden.

Immers de landweg was reeds eeuwen begaan en nu besloot Koning Johan te trachten den weg over land ook door Portugeezen te doen betreden.

Alfonso de Paiva en Pero Covilha, onversaagde mannen, leerden Arabisch en boden zich aan die taak te volbrengen.

In 1487 aanvaardden zij hun reis, zij voeren van Lissabon naar Kaïro en bereikten Aden. Daar scheidden hun wegen. Covilha ging op weg naar

Indië, en Paiva naar Abessynië, waar de Christenvorst Priester Jan, in een leeuwenhuid gehuld, den gouden schepter zwaaide.

Covilha bereikte, als Arabier vermomd, Kalikut, de voornaamste handelsplaats aan de kust van Malabar; na vele avonturen belandde hij op de Oostkust van Afrika en in Kaïro teruggekeerd, vernam hij, dat zijn reisgenoot in het land van den Negus was overleden.

Onmiddellijk begaf hij zich op weg naar het verre, onbekende land, na den Koning van Portugal bericht te hebben doen toekomen over zijn reis, waarop hij vele kooplieden had ontmoet, die de kostbare specerijen zelf hadden gehaald uit den geheimzinnigen Archipel.

Intusschen had Diaz den zeeweg naar Indië reeds voor het grootste deel bevaren en Koning Johan had aan Vasco da Gama opgedragen de reis te voltooien.

Vier schepen werden uitgerust voor de reis, het vlaggeschip St. Gabriël onder commando van Vasco da Gama en bestuurd door Pero de Alemquer, de St. Raphael en de Berrio, waarvan Paul da Gama, een broeder van den vlootvoogd en Nicolas Coelho, kapiteins waren en een vrachtschip met de voorraden.

De St. Gabriël en St. Raphael hadden een inhoud van ruim twee honderd ton, volgens de huidige scheepsmaat gemeten.

Deze schepen waren driemasters, met rechte voor- en achtersteven en de beeltenis van den beschermheilige op den voorsteven.

De bewapening bestond uit twintig kanonnen, de officieren waren gekleed in volle wapenrusting met het zwaard op zijde, de manschappen droegen

leeren buizen met een harnas, zij waren uitgerust met bogen, bijlen en pieken.

Alles was tot in de puntjes verzorgd, doch bij aankomst in Indië bleek dat de ruilartikelen op de Indische markt geen opgeld deden, terwijl de geschenken in de oogen der vorsten geen behagen konden vinden.

Hier had de zuinigheid van Koning Manuel, die de expeditie bekostigde, de wijsheid bedrogen.

Don Diego Ortiz, bisschop van Tanger, voorzag da Gama van kaarten en boeken, terwijl Abraham Zacuto voor de instrumenten zorgde.

In het vrachtschip werden steenen pilaren geladen, die als mijlsteenen en zuilen der inbezitneming, in de te veroveren landen, zouden dienen.

De bemanning telde zeventig ervaren zeelieden, waarvan verscheidene de reis met Diaz om de Kaap hadden meegemaakt. Een derde deel keerde niet terug.

Voorts was er een priester op elk schip, alsmede een aantal veroordeelden, die de gevaarlijkste en onaangenaamste baantjes zouden moeten opknappen.

Diaz deed in een ander schip de vloot een eindweegs uitgeleide.

Te voren had de koning den commandant en de kapiteins in audiëntie ontboden, ter gelegenheid waarvan hij hun in tegenwoordigheid van zijn hofhouding en rijksgrooten mededeelde, dat het doel dat hij met de ontdekking van Indië had, tweeledig was, en wel: het verspreiden van het Christendom en de verwerving der schatten van den Oost.

Daarop knielde Vasco da Gama, waarop hem een witte zijden banier met het Kruis in de Orde van Jezus Christus in de armen werd gelegd,

en hij zwoer deze banier te dragen voor Muzelman en heiden, door elk gevaar van water, vuur en staal en haar te verdedigen tot in den dood.

Voorts legde hij de gelofte af den koning te zullen dienen met trouw en ijver, zijn geboden op te volgen, tot God, in Wiens dienst hij de tocht ondernam, hem veilig terug zou brengen.

Dit geschied zijnde, ontving hij zijn instructies, geloofsbrieven ter overhandiging aan Priester-Koning Jan van Abessynië en den Koning van Kalikut.

Den nacht vòòr het vertrek brachtten zij wakende en in gebed door in de kapel van de Lieve Vrouwe van Bethlehem in Lissabon aan den oever van de Taag, waar den volgenden ochtend de mis werd bediend.

In optocht, begeleid door een groote menigte wandelden de stoutmoedige ontdekkingsreizigers naar de haven, de zeelieden droegen brandende kaarsen, de burgers van Lissabon zongen onder leiding der priesters litaniën.

Bij de schepen gekomen, knielden allen, de bisschop zegende hen en gaf in opdracht van Paus Nikolaas V aflaat aan allen, die op deze Gode welgevallige onderneming het leven zouden verliezen.

De dichter Camoens, die Vasco da Gama in zijn heldendicht De Lusiaden vereeuwigd heeft, gaf ook van dit ontroerende afscheid een levendige beschrijving.

Op den achtsten Juli lichtte de vloot het anker, zij passeerde de Canarische eilanden en ging op den vijftienden bij Terra Alba op de kust van West-Afrika voor anker.

In een dikken mist raakten de schepen het

onderling verband kwijt en pas tien dagen later vereenigden zij zich bij de Kaap Verdische eilanden, waar zij voor anker gingen in de baai van Santa Maria om te proviandeeren.

Profijt trekkende van de ervaring van Bartholomeus Diaz, die in de Golf van Guinee met hevige stormen had te kampen gehad, volgde Vasco da Gama een Zuid-Westelijke route, welke nu nog in gebruik is bij zeilschepen.

Niets verbrak de eentonigheid der reis dan de verschijning van walvisschen en soms van vogels.

Zoo vervolgden zij hun tocht tot op den vierden November de uitkijk de blijde tijding riep, dat er land in zicht was.

De vloot liep een wijde baai binnen en doopte die baai: St. Helena.

Op den 22sten November rondden zij Kaap de Goede Hoop en den vijf en twintigsten van die maand lieten de schepen de ankers vallen in Mosselbaai.

De aanraking met de bevolking was in den aanvang zeer vriendschappelijk, ivoren armbanden werden geruild tegen bellen en roode mutsen. De Hottentotten dansten op de muziek van fluiten, de matrozen lieten zich evenmin onbetuigd.

Na enkele dagen echter rees er oneenigheid, toen de Portugeezen water haalden, de inboorlingen vielen aan, waarop da Gama eenige manschappen aan den wal zette en tweemaal een salvo in de lucht deed afgeven, met het gevolg, dat de bevolking hals over kop in de wildernis dekking zocht.

Op een eiland in de baai werden een pilaar en een kruis opgericht, doch toen de vloot weer uit-

voer, zag de bemanning dat de inboorlingen beide vernielden.

Acht dagen later werd de Vischrivier bereikt en daarmee het punt, waar Diaz de terugreis had moeten aanvaarden, Vasco da Gama echter zette de ontdekkingstocht in Noordelijke richting voort en toen hij op Eersten Kerstdag aan land ging, noemde hij de streek Natal, ter eere van dezen grootsten Christelijken feestdag.

Na nog enkele landingen in heidensche oorden, bereikte hij de streken, waar Muzelmannen steden hadden gesticht, centra van den handel in goud en ivoor. De bevolking bestond uit een gemengd ras van Arabieren, Perzen en inboorlingen. De voornaamste plaatsen waren: Sofala, Mozambique, Kiliva, Mombassa en Malindi.

Bij Mozambique werden de Portugeesche schepen onmiddellijk omringd door een groot aantal vaartuigen, waaruit inboorlingen aan boord der vreemde schepen klommen.

Het was dus vijf eeuwen geleden al niet anders dan thans.

Wie de reis om de Kaap heeft gemaakt — ik deed dit het laatst in October 1939 — heeft in de Afrikaansche havens dezelfde ervaring opgedaan als in de havens, die op den gebruikelijken zeeweg naar Indië worden bezocht.

Zoodra het groote mailschip aan de kade ligt gemeerd, komen uit de haven tal van roeibooten aangevaren.

De kooplieden zitten achter in, of houden balanceerend zich rechtopstaande. Zij toonen hun waren en prijzen die aan in een mengelmoes van hun taal en de paar vreemde woorden, die zij machtig zijn.

De roeibooten verdringen elkaar onder de touwladders, en de kooplieden trachten hun concurrenten vóór te zijn.

Zoo ging het ook toen.

Een tolk hoorde de menschen uit en vernam, dat zij gewoon waren handel te drijven met Arabieren, van wie vier schepen, geladen met goud, zilver, juweelen en specerijen in de haven lagen, verder vertelden zij, dat al deze koopwaar in hun land in groote hoeveelheden te vinden was en dat zij de kostbare steenen bij mandenvol aandroegen.

Ook kwam de tolk te weten, dat de helft der bevolking uit Christenen bestond, en dat de Priester-Koning Jan, die in het binnenland troonde vele steden aan de kust in eigendom had.

Toen de tolk al dit nieuws aan Vasco da Gama en de opvarenden overbracht, waren de mannen buiten zichzelf van vreugde en verbazing.

Maar er kwam ook hoog bezoek aan boord, in de persoon van den sultan van Mozambique om kennis te maken en vriendschap te sluiten, en Vasco da Gama maakte van de gelegenheid gebruik twee gidsen te leen te vragen en toen de sultan dat verzoek had ingewilligd en twee ervaren zeelieden, die den weg naar Indië kenden aan boord waren gekomen, was da Gama zoo voorzichtig, die twee nooit meer tegelijk aan den wal te laten gaan.

Alles verliep derhalve naar wensch. Op den tienden Maart echter gebeurde er iets, dat de goede verstandhouding verstoorde.

De bewoners van Mozambique verkeerden immers nog in de meening, dat de Portugeezen, evenals zij Mohammedanen waren.

De Portugeezen hadden alle reden hen in dien waan te laten. Immers eenige tientallen jaren te voren hadden zij de Mooren of Saracenen uit hun land verdreven, en nog immer beoorloogden zij de Mohammedanen op de kusten van Afrika.

De Mohammedanen waren de geboren vijanden van de Portugeezen, die als kruisvaarders begonnen, ten slotte in hoofdzaak koopvaarders waren geworden.

Toen de Mohammedanen nu echter zagen, dat de vreemdelingen op het eiland een pilaar oprichtten waarbij de Mis werd gelezen en het Heilig Avondmaal werd bediend, ontstaken zij in woede.

Een der gidsen ontsnapte en de ander werd slechts met geweld gedwongen aan boord te blijven.

Nu namen de Mohammedanen een list te baat en trachtten da Gama te bewegen dichter bij de stad te komen, daar zij zich van de schepen wilden meester maken.

Maar da Gama doorzag de list en ging onder zeil, doch het geluk was niet met hem, wind en getij waren tegen en dwongen hem bij gebrek aan water terug te keeren.

Intusschen hadden de Mohammedanen verdedigingswerken opgeworpen en toen de Portugeezen landden werden zij overvallen, da Gama bombardeerde de stad, nam water in en vertrok opnieuw.

Uit wraak bracht de vastgehouden loods hem niet naar Kiliva, zooals hem was bevolen, maar naar Mombasa, waar nieuwe moeilijkheden hen wachtten.

Immers de gids had hen wijs gemaakt, dat de

bewoners Christenen waren, die zeer verheugd zouden zijn als de Portugeezen bij de bediening van de Heilige Mis aanwezig zouden willen zijn.

Den volgenden dag, Palmzondag, kwamen inderdaad twee mannen, die zich voor Christenen uitgaven, geschenken van den Koning aanbieden en den vlootvoogd uitnoodigen de haven binnen te varen.

Vasco da Gama voldeed aan het verzoek. Aan wal gekomen werden zij geleid naar de woning van een rijk koopman, die naar het geleide beweerde, een Christen was. Deze toonde hen een stuk papier met een afbeelding van De Heilige Geest.

Te middernacht echter verdween de loods van boord en even later bemerkte de wacht, dat eenige gewapende zwemmers doende waren de ankertouwen van het vrachtschip door te kappen.

Nu was het verraad ontdekt en Vasco da Gama zeilde opnieuw uit en bereikte weinige dagen later Malindi.

De gewapende schepen maakten een goeden indruk op den sultan van Malindi, die zich tot nog toe aan de heerschappij van den vorst van Kiliva had weten te onttrekken en hoopte steun te zullen vinden bij den machtigen vorst, die dergelijke schepen op een verre reis kon uitzenden.

Dus ontving hij da Gama vriendelijk, hij noodigde hem voor de stad voor anker te gaan, zond hem zes schapen en kostbare specerijen en stelde een onderhoud voor.

Nadat de vereischte plichtplegingen waren vervuld, werd overeengekomen, dat de sultan aan Vasco da Gama een bezoek zou brengen, daar deze, wijs geworden door de te Mozambique en

Mombassa opgedane ervaring, den sultan liet meedeelen dat zijn koning hem had verboden zijn schip te verlaten alvorens hij in Indië was aangekomen.

De sultan dan werd in een roeiboot naar het vlaggeschip gebracht. Hij was gekleed in een gewaad van damast met groen satijn, hij had een rijken tulband op het hoofd en was gezeten op een bronzen zetel onder een vuurroode parasol. Muzikanten bliezen op ivoren trompetten.

De sultan bezocht de drie schepen en keerde zeer voldaan naar zijn paleis terug, alhoewel da Gama bleef weigeren hem een contra-bezoek te brengen.

Eenige dagen later kwamen er meer gasten. In de haven lag een viertal schepen, die volgens een tolk aan Indische Christenen behoorden.

De opvarenden nu lieten zich bij da Gama aandienen, en toen zij de beeltenis zagen van de Heilige Maagd aan de voet van het Kruis, het Lichaam van Christus in Haar armen houdende, wierpen de Indiërs zich ter aarde, in de meening, een afbeelding van Krishna voor zich te hebben.

De Portugeezen echter begrepen, dat zij knielden voor de Heilige Maagd, in welke meening zij werden gesterkt toen de Indiërs hun Godheid aanriepen en Krishna mompelden, waaruit de Portugeezen Christus verstonden.

Groote feesten volgden, doch na negen dagen oponthoud besloot Vasco da Gama de steven Oostwaarts te wenden, Afrika te verlaten en koers te zetten naar Indië.

De vaart was voorspoedig en op den twintigsten Mei wierp de vloot de ankers uit voor Kalikut.

De grootsche onderneming was geslaagd. De

overtocht van Europa naar Indië rond de Kaap de Goede Hoop was volbracht.

Twee jaar en twee maanden na de uitvaart, keerde da Gama zegevierend in Lissabon terug.

De tijding, dat de Portugeesche vloot Indië had bereikt en beladen met Indische schatten in het vaderland was teruggekeerd, ging als een schok door de beschaafde wereld, die zij met bewondering en afgunst vervulde.

Te zelfder tijd had het Mohammedanisme het toppunt van zijn macht bereikt, het bedreigde Europa en putte de rijkdommen, die deze bedreiging kracht bijzetten, uit het Oosten, de wegen waarheen zij in hun greep hielden.

Kleine zeilprauwen voeren uit de zonovergoten groene baaien van de eilanden der Molukken, zwaar beladen met „kostbre gaven en specerijen uit het Oost".

Zij kliefden de golven der binnenzeeën van den Indischen Archipel en waagden zich op den wijden Oceaan, koers zettende naar de havens van Britsch-Indië, waar de kooplieden de stoutmoedige zeevaarders welkom heetten en hun waren kochten, die zij opsloegen in ruime pakhuizen.

Niet lang bleef de koopwaar daar geborgen, want in de havens van Turkije en Egypte, in de boudoirs der groote Europeesche steden, zagen verwende en aan de Oostersche weelde gewoon geraakte Oostersche en Westersche vrouwen verlangend uit naar de welriekende specerijen, de zoete olieën, de zachte kleurrijke stoffen, de schitterende edelgesteenten, de glanzende waren, die uit de onbekende landen werden aangevoerd.

Dus laadden de kooplieden de schatten over op

sterke zeilschepen, die uitvoeren, de Noordelijke havens tegemoet, die hun koers zetten door de Perzische Golf, waar de kusten hoog rijzen, dor, kaal en afgebrokkeld.

Als ik in een snel vliegtuig van de K.L.M. over het dorre maanlandschap der Perzische kust vloog, dat verblindend de felle zonnestralen terugkaatste, als ik de verlaten, hopeloos eenzame kusten zag verbranden, waar de heete groene wateren van de Perzische Golf geen verkoeling vermochten te brengen, dan voeren, diep onder mij, zich ternauwernood voortbewegend, de schepen, in vorm niet verschillend van die vrachtvaarders, die eeuwen geleden de voortbrengselen van de tuinen der Molukken, van de perken van Ambon, van de Indische mijnen brachten naar de Middeleeuwsche steden aan de Middellandsche Zee.

Als ik op het blanke dek van een groote mailboot droomerig den blik liet gaan over de golven van de Roode Zee — van ver dook uit de troostelooze eenzaamheid der woestijn de berg Sinaï op, een witte vogel zweefde boven ons schip en de wildernis lag in haar eeuwige verlatenheid — dan kwam daar soms een zeilschip uit het onbekende naar het onbekende en de grauwe zeilen hingen slap in den heeten windstillen middag, een zeilschip als dat, waarop eeuwen geleden de kostbaarheden uit het Oosten gebracht werden naar het machtige Caïro en het druk handeldrijvende Alexandrië.

Aan het uiteinde van de Perzische Golf, aan de oevers van Tigris en Euphraat, bij Basra, werden de schepen ontladen.

Honderde zwarte slaven wachtten de aan-

komst der schepen, op hun zweetende gekromde ruggen torsten zij de goederen tot de breede zanderige plaats — wellicht staat er nu het groote weelderige hotel op het ruime vliegveld — waar kameelen lagen bij honderden.

De schepen der woestijn strekten de lange halzen en hun korte koppen stonden onbewegelijk, hun oogen tuurden de onmetelijke verten in, hun zoo zeer vertrouwd.

Ter weerzijde van den bultigen rug bonden de slaven zware lasten met sterke touwen.

Dan kwam het bevel der leidslieden en de kameelendrijvers verhieven zich, zij omgorden zich, zij bonden de lange witte gewaden op om de heupen, en de witte kap viel languit over hun gebruinde gelaten, de zwarte baarden en snorren. Zij namen hun wapenen ter hand en spoorden met luide korte bevelen hun lastdieren aan, die zich moeizaam verhieven op hun luiden aanroep; onder het uiten van schorre, rochelende protestkreten, kwamen zij overeind op de achterpooten, dan strekten zij schokkend ook de voorpooten.

En de karavaan zette zich in beweging voor de lange eentonige reis, waarop de kameel, het levend schip, zijn koers hield door de zandzeebaren, rijk bevracht met keur van Oosterwaren, en voortging uur na uur onder de maatzang, niet altijd eentonig, van den drijver.

Na vele weken bereikte de karavaan — de weg door de woestijn was afgepaald met de karkassen der verongelukte lastdieren — de havens van Turkije en die van Egypte.

Wederom werden de lasten afgeladen en overgeladen — doch nog niet voor het laatst — in Westersche galeien, die ze bergden in haar holle

buiken. De roeiers bogen zich steunend over de zware riemen en brachten door de stormen van de Oude Wereldzee de plompe schepen naar de havens, waar zij thuis waren, naar Venetië en Genua, die rijk werden door velerlei koophandel.

Maar nog was het voor een deel der goederen het eind niet, want ook de Noordelijke steden begeerden haar aandeel en de handelaren in Brugge en Antwerpen wachtten de aankomst hunner schepen met ongeduld en de kooplieden in de Zuid-Duitsche steden keken verlangend uit naar de transporten, die de door hen bestelde waren vervoerden over de onherbergzame, besneeuwde Alpenpassen.

En nu had Portugal den veiligen en korten zeeweg ontdekt, waarlangs deze kostbaarheden, zonder overlading, gebracht zouden worden van de plaats van herkomst tot in een der hoofdsteden van Europa, en zich daarmede het monopolie van den specerijenhandel toegeëigend.

Ja, Portugal voelde zich heer en meester in een Rijk, door den Indischen Oceaan bespoeld, en Koning Manuel aanvaardde de titels „Heer van den zeeweg naar en den handel op Ethiopië, Arabië, Perzië en Indië", terwijl Vasco da Gama rijkelijk werd beloond door de verheffing in den adelstand, een geschenk van duizend cruzados en den titel van Admiraal der Indische Zeeën.

Portugal wachtte niet lang met de uitrusting van een nieuwe vloot voor Indië, waarheen het nu den weg meende te kennen.

In 1500 vertrok Don Pedralvarez Cabral met een groot eskader ten einde de door Vasco da Gama in Indië aangeknoopte handelsbetrekkingen te bevestigen.

Een zijner schepen stond onder commando van Bartholomeus Diaz, en ging met zijn commandant in een storm ten onder.

Cabral bereikte Indië en stichtte een fort te Kalikut.

Hij was nog op de thuisreis, met vier van zijn dertien schepen, toen Joao de Mieva in Maart 1501 dezelfde reis aanvaardde, en hem volgde in 1502 Vasco da Gama op diens tweede reis. Van Kalikut zette hij den tocht voort naar Cochin op de kust van Malabar.

In het volgende jaar maakte Alfonso d'Albuquerque zijn eerste reis naar Indië, waar hij later het Portugeesche Empire zou stichten, nadat zijn voorgangers er zich toe hadden bepaald verschillende vaste punten aan de kust te bezetten, als Ormuzd aan de Perzische Golf, Goa, Punto en de Gale op Ceylon, Malakka en Macao.

Nadat d'Albuquerque uit dank voor de hulp aan den vorst van Cochin tegen diens naburen verleend, een fort had mogen bouwen, keerde hij in 1504 naar Lissabon terug, waarop de Koning van Portugal den tijd gekomen achtte een vast bestuur te vestigen in de Indische bezittingen, weshalve hij Don Francisco D'Almeida benoemde tot onderkoning daarvan.

D'Almeida vertrok in het voorjaar van 1505 naar zijn post, in zijn gevolg meenemende Fernao de Magelhaes, die onsterfelijken roem zou verwerven door de eerste reis om de wereld.

D'Almeida's tocht werd een van bloed en tranen voor de volken, waar hij kwam. Hij verwoestte en brandschatte Mombassa en Luilva en bouwde een fort te Zanzibar.

In Indië aangekomen nam hij zijn intrek in het

fort te Cochin. Hij slaagde er in een handelsverdrag te sluiten met Malakka. Zijn zoon vestigde een nederzetting op Ceylon.

Toen zijn optreden te wreed werd, zette de Koning van Portugal hem af en benoemde d'Albuquerque tot zijn opvolger.

D'Almeida weigerde af te treden en sloeg d'Albuquerque in de boeien.

De komst van den Groot-maarschalk van Portugal herstelde de orde. D'Almeida werd op zijn terugreis naar het vaderland door de bevolking van Zuid-Afrika gedood.

Op zijn reis naar Indië had d'Albuquerque Goa veroverd en dat tot hoofdplaats van het Portugeesche overzeesche rijk gemaakt. Een eeuw lang is Goa hoofdplaats gebleven.

En nu wendde hij zich tot de eilanden, die een eeuw later door de Nederlanders werden saamgevoegd tot Nederlandsch-Oost Indië.

De Molukken waren bekend als de eilanden der specerijen en d'Albuquerque besloot die specerijen voortaan daar zelf te gaan halen.

In 1509 zond hij daartoe een zijner kapiteins, Antonio Lopez de Sequeira, op een ontdekkingsreis; de eerste Westersche vloot ging onder zeil naar den Oost-Indischen Archipel.

De vloot bereikte de Noordkust van Sumatra en Java en bevond, dat daar kannibalen woonden, die hun prooi verscheurden, met vergulde tanden. Meer ervaringen deden zij omtrent de bevolking niet op.

De majestueuze heerlijkheid van den Boroboedoer, het versteende gebed, waarin de Hindoe-Javanen hun liefde legden, hun eerbied beitelden, hun godsvrucht beleden, bleef hun vreemd.

De zoete tonen, die een welluidende gamelan op den adem der nachtkoelte door zacht bewogen toppen der palmen deed ruischen was niet voor de ooren van hen, die op buit uitwaren, noch klonken voor hen de kabbelende klanken van de angkloeng, en de herdersjongen bereikte met de minneklacht van zijn lieflijke fluit niet hen, wier begeeren zich spitste op een terugkeer naar het Westen in schepen, tot zinkens toe geladen met de tastbare voortbrengselen van het goede land.

De Portugeesche zeevaarder kende van de groote eilanden niet dan de vlakke kust en met angst zag hij boven de glinsterende wolken den spitsen vulkaantop opsteken, waaruit de rookpluim opkronkelde in een hoogen blauwen hemel.

Ook Sequeira zette ongeacht de pracht dezer eilanden, niets wetend van hun geestelijke rijkdommen en onbekend met de waardevolle voortbrengselen van hun vruchtbaren bodem, zijn tocht voort naar het eiland Boeroe, vandaar naar de Noord-West punt van Nieuw Guinea, hij landde te Gilolo, de hoofdplaats van Ternate, een paradijs van specerijen.

Intusschen waren eenige Portugeesche schepen op zoek naar peper in Malakka aangekomen, waar in oneenigheden met de bevolking eenigen hunner den dood vonden.

Toen d'Albuquerque dit hoorde, rustte hij in Goa een strafexpeditie uit, te eer daar hij inzag, welk een waarde Malakka als overlaadstation zou kunnen krijgen.

Dus veroverde hij Malakka.

Maar hij ging verder, hij begreep, dat het nog voordeeliger was de specerijen zelf uit de Molukken te halen, weshalve hij een vloot van drie

schepen onder de kapiteins Antonio Abreu, Francisco Serrano en Magelhaes naar de Specerijen-eilanden uitzond.

De vloot zeilde rond Zuid-Borneo, ontdekte Ambon en Banda, vervolgens voer Serrano naar Ternate, alwaar hij een versterking aanlegde.

Na vele wederwaardigheden keerde de stichter van het Portugeesche overzeesche rijk naar Lissabon terug, waar hij in December 1515 overleed.

Onder al deze veroveringen werd het andere doel der Indië-vaarten niet uit het oog verloren.

De Portugeesche schepen hadden ook priesters aan boord, missionarissen die zich met liefde en vollen ijver aan hun zegenrijken arbeid wijdden.

Tot hen behoorde in de eerste plaats de Jezuiet Franciscus Xaverius, die in het jaar 1545 te Malakka aankwam en vandaar via Grissee naar Ambon reisde.

Hij verbreidde het Evangelie over de eilanden der Molukken en vooral op Ambon waren zijn bekeerlingen vele, zelfs doopte hij den Sultan van Ternate.

Door hem werd het zaad uitgestrooid, dat de eeuwen door zoo rijke vruchten heeft gedragen en mede aan hem dankt Ambon zijn Christelijke bevolking.

Het zelfopofferende werk kon de vele wreedheden en onrechtvaardige daden van de Portugeesche machthebbers niet beletten; toen vijf en twintig jaren later de opvolger van den Christen-Sultan door de Portugeezen was vermoord, nam de zoon van den vermoorde, Baäb Oelak, wraak, hij bond den strijd aan en verdreef de Portugeezen van Ternate.

In het jaar, waarin d'Albuquerque stierf was Fernao de Magelhaes 35 jaar oud. Hij was omstreeks 1480 te Oporto geboren, uit een oud adellijk geslacht en koos den militairen loopbaan, als kapitein en tevens als krijgsman volgde hij d'Albuquerque op diens veroveringstocht, daarop diende hij in de Portugeesche bezittingen in Noord-Oost Afrika, werd beschuldigd van ongeoorloofden handel, immers voor eigen rekening gedreven, met de Bedoeienen, stond terecht, werd vrijgesproken, vroeg een kleine verhooging van soldij, die hem werd geweigerd.

Dus onderging hij het lot van zoovele groote mannen in alle eeuwen en verwierf hij pas later de erkenning zijner verdiensten, die hem voor immer tot een der beroemdste ontdekkingsreizigers van alle tijden, zouden stempelen.

Hij duldt de beleediging hem door Portugal's heerschers aangedaan niet en besluit zijn kennis en zijn kunnen in dienst van Portugal's evenknie, Spanje, te stellen.

Daartoe maakt hij gebruik van een brief, hem door zijn vriend en vroegeren tochtgenoot Serrano vanuit de Molukken gezonden. In dien brief stelde Serrano den afstand, die de Molukken en Malakka scheidde, belangrijk grooter voor, dan deze in waarheid was.

Nu bestond voor de, al dan niet reeds veroverde bezittingen der twee Iberische mogendheden een overeenkomst, waarbij een demarcatielijn was vastgesteld, volgens welke was bepaald, welke bezittingen aan Portugal en welke aan Spanje toebehoorden of zouden toebehooren. Immers in 1494 was te Tordesillas een overeenkomst tusschen Spanje en Portugal gesloten,

krachtens welke een lijn zou worden getrokken van pool tot pool, 370 mijl ten Westen van Kaap Verde, welke de grens zou vormen.

Uit de hem door Serrano verstrekte gegevens, maakte Magelhaes de gevolgtrekking, dat de Molukken rechtswege aan Spanje toekwamen en hij besluit deze theorie bij de Spaansche regeering voor te brengen en te verdedigen.

Hij wordt door Karel V, Koning van Spanje en gekroond Keizer van Het Heilige Roomsche Rijk in gehoor ontvangen.

Magelhaes biedt den Koning aan het bewijs te leveren, dat de Molukken aan de Spaansche zijde der demarcatielijn lagen en de koning stemt toe.

Magelhaes leefde in de overtuiging, dat er een doorgang was ten Zuiden van het pas ontdekte Zuid-Amerika en dat hij, steeds in dezelfde richting varende, langs een korteren weg, dan die om de Kaap, de Specerij-eilanden zou kunnen bereiken.

Hij putte die overtuiging uit een aardbol, in 1515 door een Neurenberger, Johann Schöner, vervaardigd, welke zijn wetenschap had gehaald uit een in het Duitsch uit het Portugeesch vertaald geschrift, beschrijvende expedities door Gonzalo Coelho in 1501 en door Christopher Jacques in 1503 ondernomen.

De laatste expeditie was gefinancierd door een Portugees, Haro genaamd, die voor Magelhaes' plannen stemde.

Voor hij kon vertrekken had hij groote moeilijkheden te overwinnen, daar eenerzijds Keizer Karel V „den overlooper" niet volkomen vertrouwde en weigerde de bemanning hoofdzakelijk uit Portugeezen te laten bestaan, terwijl

aan den anderen kant de Portugeezen „den landverrader" wilden laten vermoorden, aan welk voornemen de Aartsbisschop van Lamego zijn zegen had gegeven.

Maar Magelhaes zette zijn wil door en in September 1519 verliet een vloot van vijf schepen onder zijn bevel de haven van St. Lucar.

Het vlaggeschip Trinidad mat 110 ton, het kleinste schip de „Vittoria", het eenige dat de reis om de wereld zou volbrengen, had niet meer dan 85 ton inhoud.

De bemanning bestond uit 280 Portugeezen, Franschen, Italianen, een Duitscher en een Engelschman. Slechts twee en twintig keerden terug, waarvan achttien op de „Vittoria" en de vier andere overlevenden van de Trinidad later langs allerlei wegen.

Een Italiaansch edelman, Antonio Pigafetta, heeft een nauwkeurig dagboek van de gansche reis aangehouden, aan zijn arbeid danken wij de wetenschap van alle bijzonderheden.

De eerste haven was ergens aan de Oostkust van Zuid-Amerika. Daar werden de voorraden aangevuld middels ruilhandel met de inboorlingen.

Zoo ruilde Pigafetta de „schoppenheer" uit een spel kaarten, dat hij bij zich had tegen zes kippen, terwijl de inboorlingen zwaar boden op de roeibooten die zij voor de babies van de schepen aanzagen.

Bij een landing aan den oever van de La Plata werd een groep van zestig opvarenden overvallen door de inboorlingen en opgegeten.

Slecht weer dwong tot een verblijf van twee maanden in Port San Julian.

In dien tijd van wachten groeide de onrust en

ontevredenheid aan boord tot muiterij, en de vier scheepskapiteins besloten Magelhaes te vermoorden.

Deze ontdekte het complot en deed twee raddraaiers dooden, een hunner werd gegeeseld tot de dood er op volgde.

Het was daar, dat de bemanning kennis maakte met de langste menschen der wereld, die in hun verhalen nog steeds in lengte toenamen.

In werkelijkheid waren zij zes voet, en inderdaad langer dan de toenmalige Europeanen. Zij liepen op schoenen, die indrukken maakten als die van een berenklauw. Klauw is in het Spaansch pata, weshalve de Spanjaarden deze lange menschen Patagoniërs hebben genoemd.

Naar de gewoonte van zijn tijd, kon Magelhaes de verzoeking niet weerstaan onschuldige en hulpelooze menschen gevangen te nemen.

De wijze, waarop hij twee Patagoniërs overmeesterde, maakt zijn daad te afschuwelijker.

Hij noodigde hen aan boord, gaf hun de handen vol kleine geschenken en toonde hun ten slotte twee ijzeren voetboeien. De inboorlingen, verrukt bij het zien van de ijzeren voorwerpen, achtten het een eer en een voorrecht, toen Magelhaes hen die ringen om de voeten liet doen, en zij begrepen het boos opzet pas toen de matrozen de voetboeien toeklapten en hen kluisterden aan een ketting.

Vergeefs riepen zij hun Godheid Setebos te hulp, zij bleven gevangen tot zij aan boord het leven lieten.

Door zijn succes aangemoedigd, besloot Magelhaes nog meer gevangenen te maken, maar de inboorlingen waren nu op hun hoede, zij verzetten

zich en doodden met hun primitieve wapenen een der Spanjaarden.

Zoo gaf dus Magelhaes het jammerlijke voorbeeld, dat tot zooveel ellende, zooveel wreedheid, zooveel onrecht heeft geleid, begaan door de blanken tegen de kleurlingen.

Dit alles belette hem niet op die plaats een kruis te zetten ten teeken, dat hij het land in bezit nam voor Spanje en de Christenheid.

Op den naamdag van de Heilige Ursula wierpen zij het anker uit bij een kaap, die zij Kaap der elf duizend Maagden noemden, naar de elf duizend volgelingen van Ursula, die door de Hunnen zouden zijn gemarteld en vermoord.

Zij waren bij den ingang van de door hen gezochte Straat.

Magelhaes wist dit, omdat hij vertrouwde op een kaart, geteekend door den man, die ook de globe had vervaardigd en die op die kaart op de breedte en lengte, waar hij zich thans bevond, een Straat had geteekend.

Daar het scheepsvolk onwillig was hem te gelooven en beweerde, dat zij in een baai voor anker lagen, zond Magelhaes twee schepen op onderzoek uit, en ziet twee dagen later kwamen de schepen terug met de vlaggen in top, de kanonnen schietende, en alle zeilen gespannen.

Het was October 1520, toen de trotsche zeelieden, juichend op hun snel zeilende schepen, met bolle zeilen het admiraalschip tegemoet varende, de tijding riepen, dat de Straat gevonden was.

Nu voer de gansche vloot op.

Op een der schepen echter brak muiterij uit. De loods, Emmanual Gomez, een Spanjaard, die

Magelhaes haatte, omdat hijzelf een dergelijke expeditie had willen commandeeren, zette het volk op, sloeg den kapitein in de boeien en voer naar Spanje terug.

De overige schepen echter gingen door de Straat, al zoekende en tastende waar deze in den anderen Oceaan zou uitkomen.

Toen zij vuren zagen branden, noemden zij dit land „Tierra del fuego", „Vuurland".

Elke inham werd ingevaren in de hoop, dat zij zou uitkomen aan gene zijde, elke baai werd binnengeloopen in de verwachting dat zij zou uitmonden in de vrije zee.

Maar telkens en telkens stuitten de schepen op een nieuwe kust, telkens opnieuw werd de doortocht belet en moest de steven gewend.

Na vele vergeefsche pogingen echter, slaagden de onversaagde mannen er in den uitgang van de Straat te vinden, de wijde Oceaan lag voor hen.

Magelhaes noemde hem „Stille Oceaan", „Pacific".

Maar de vaart was allerminst vreedzaam, want gedurende vier maanden zagen zij niets dan lucht en water.

Het voedsel raakte op, drinkwater ontbrak. Tenslotte weekten zij leder en kauwden dat. Negentien leden der bemanning kwamen van honger en ellende om het leven. Ook de Patagoniër stierf, en toen hij stervende was, doopten zij hem om hun geweten te stillen en den armen man althans nog de gelegenheid te geven, na allen aardschen jammer, dien zij hem hadden berokkend, de eeuwige gelukzaligheid in te gaan.

Eindelijk kwam land in zicht, doch de verlaten eilanden in den Paumoto Archipel

brachten geen uitkomst, zelfs geen eetbare visch.

Dus noemden zij die eilanden „Las Islas Desdichados", de „onzalige eilanden", en een daarvan doopten zij naar hun jongsten doopeling, St. Paul.

Eindelijk op 7 Maart 1521, bereikten zij een behoorlijke haven, maar toen een hunner roeibooten door de inboorlingen was gestolen, gaven zij den eilanden den naam „Islas de los Ladrones", „Dieven-eilanden".

Na voedsel en water te hebben ingenomen, lichtten zij wederom de ankers om tien dagen later die opnieuw te laten vallen in het Zuidelijkste gedeelte in Samar, een der Philippijnen, die eeuwen lang tot de voornaamste koloniën der Spanjaarden zouden behooren, daarop aan Amerika kwamen, eenige jaren onder Japan zuchten, thans onafhankelijk zullen zijn.

Hier eindigde Magelhaes' reis, ook zijn levensreis.

In zijn bekeeringsijver, besloot hij twee der Koningen, — elk eiland had een Koning — tot het Christendom te bekeeren.

Om hen daartoe over te halen beloofde hij hen te zullen bijstaan tegen hun vijanden; hen tevens onoverwinnelijkheid toezeggende.

Maar Magelhaes zelf werd, het was in April 1521, in den strijd gedood.

Dit knakte het geloofsvertrouwen der pas gedoopte vorsten, die eenige schepelingen aan den wal lokten, onder belofte hun kostbare steenen voor den Koning van Spanje te zullen geven, en hen daarop slachtten.

Ontzet zagen de andere schepelingen, die aan boord waren gebleven, toe.

Een der Spanjaarden had het leven er af gebracht. Hij was een dergenen, die als plaatsvervangend kapitein dienst deden en vermoedelijk Magelhaes zou zijn opgevolgd.

Hem werd toegestaan; onder bewaking, de vloot te naderen om een losgeld te vragen.

Maar de andere onder-commandant, Johan Carvago, die zelf Magelhaes wilde opvolgen, gaf zijn smeekbede geen gehoor, heesch de zeilen en liet den armen man aan zijn wreed lot over.

De bemanning was nu zoo geslonken, dat men verplicht was een der schepen te verbranden.

De overigen doorkruisten de Philippijnen, sloten vriendschap met den Koning van Mindanao en maakten een handelsverdrag op, dat de Koning teekende.

Weinige dagen later lagen zij voor de kust van Borneo.

De Koning van Borneo zond hun een prauw tegemoet met geschenken, die onder muziek werden aangeboden.

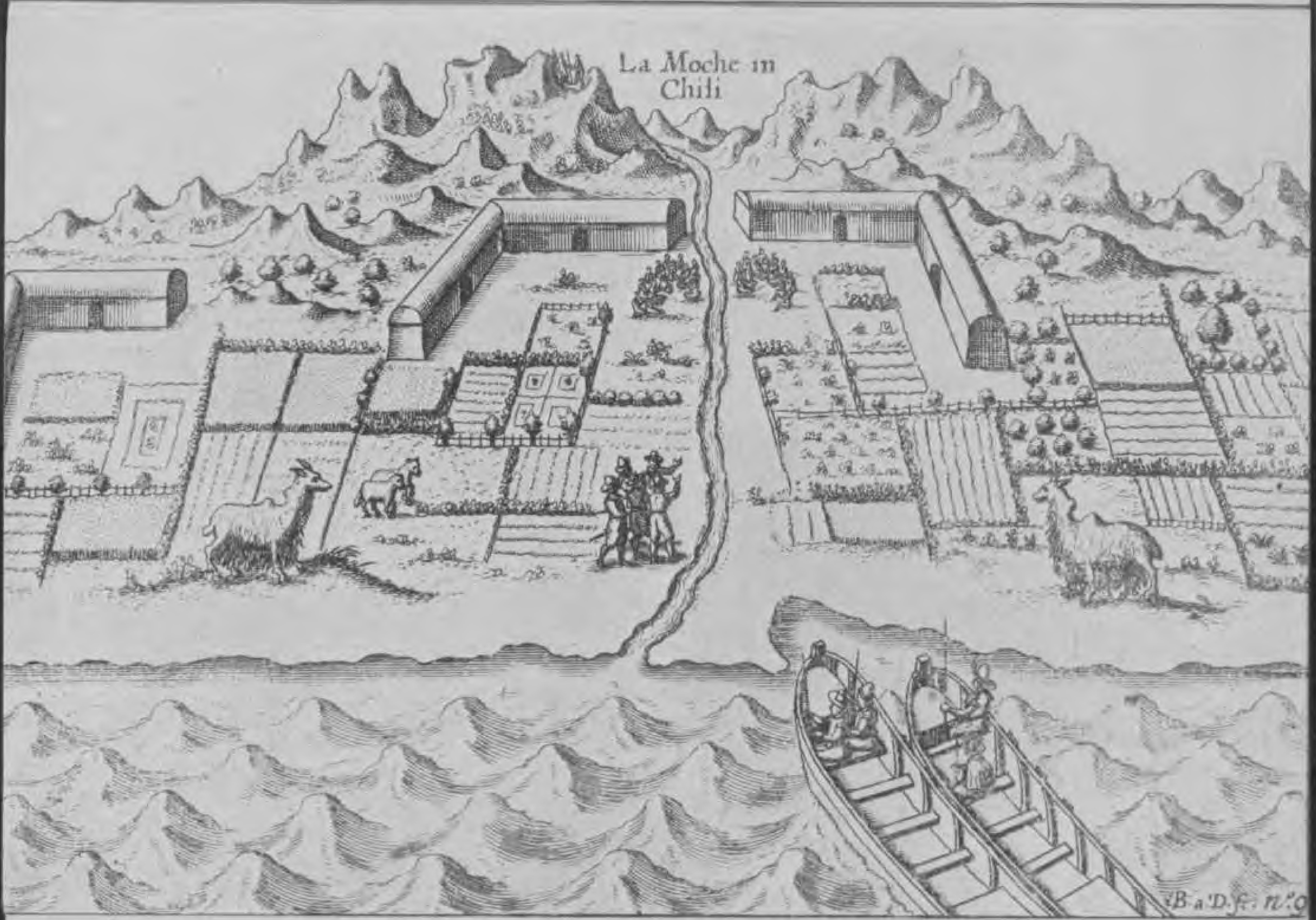
Vertrouwende op zijn gebleken goede gezindheid, gingen zij aan wal, waar olifanten hen naar het paleis van den Mohammedaanschen vorst brachten.

Deze stad, het huidige Broenei, was gebouwd op palen in zee, behalve het paleis, dat op vasten bodem stond. Daar leefden vijf en twintig duizend gezinnen.

Van Borneo voeren zij naar Mindanao, dus weer naar de Philippijnen, maar toen kregen zij aanwijzigingen waar de Molukken lagen.

„En", schrijft Pigafetta, „wij dankten God en vuurden uit al onze vuurmonden. Het was waarlijk geen wonder, dat wij ons zoo verheugden, immers

Het eiland La Moche bij Chili. Schipvaert Oliviers van Noort om den gheheelen aerdkloot.
Foto Ind. Inst.


La Moche in
Chili
B a D. f. n.° 9

wij hadden zeven en twintig maanden min twee dagen naar de Molukken gezocht. Ik moet hieraan toevoegen, dat de minste diepte honderd vadem was en dat men zich absoluut niet behoeft te storen aan de verhalen door de Portugeezen verspreid, die beweren, dat de eilanden der Molukken gelegen zijn in zeeën, onbevaarbaar, tengevolge van ondiepten en zandbanken en de bedompte, mistige atmosfeer."

Evenals de Phoeniciërs maakten de Portugeezen er namelijk een gewoonte van, den toegang tot de door hen ontdekte waardevolle landen zoo moeilijk en ongunstig mogelijk voor te stellen, om andere zeevaarders af te schrikken hun concurrentie aan te doen.

De Spanjaarden, die na den dood van Magelhaes het heft in handen hadden genomen, waren uitbundig in hun lof over den rijkdom der Molukken en Pigafetta somt alle schatten op aan specerijen, aan vruchten, aan groenten, aan vee en gevogelte.

Daarop werd de terugreis aanvaard. De Vittoria ging onder zeil met zestig man, de Trinidad bleef achter met de overigen.

Langs de route, door Diaz gevonden, voeren zij, op 21 December 1521 vertrokken, op 6 September 1522 de baai van St. Lucar binnen.

De wereld was omzeild, Magelhaes had het bewijs geleverd, dat door den Pacific een andere zeeweg voerde naar Indië.

De bezetting der Molukken door de Spanjaarden vond terecht geen genade in de oogen der Portugeezen, die tegen de verkrachting hunner veroveringsrechten op de Specerij-eilanden protesteerden. En met succes, want bij het Verdrag van

Gezantschap v. d. O.I.C. bij een der inlandsche vorsten op Ceylon.
Foto Ind. Inst. Opname v. d. Mandere.

Lerida werden, acht jaar later de Molukken weer aan de Portugeezen afgestaan.

In 1526 ontdekten de Portugeezen Nieuw-Guinea, in 1527 de Spanjaarden de Sandwich-eilanden, waar zij schipbreuk leden, in 1565 vestigden de Spanjaarden de eerste kolonie op de Philippijnen, kort daarop ontdekte Alvaro de Mendana de Salomon- en Marshall-eilanden.

Het isolement, waarin de eilanden van den Stillen Oceaan, al die groepen, die in onzen tijd zoo bekenden naam hebben gekregen, omdat er om elk eilandenrijk bloedig is gestreden, zoo lang hadden gerust, was verbroken.

Spanjaarden en Portugeezen betwistten elkaar het bezit er van en in het einde der zestiende eeuw en het begin der zeventiende eeuw mengden zich Engeland en Nederland in den strijd, die als zeemogendheden in opkomst waren, toen Portugal en Spanje hun hoogtepunt hadden bereikt.

De Noordelijke volken van Europa maakten zich gereed de heerschappij ter zee te ontrukken aan de Zuidelijke.

De vermaarde Portugeesche en Spaansche zeevaarders van de vijftiende en zestiende eeuw hadden weinig navolgers in de zeventiende.

Zij hadden te veel hooi op de vork genomen, hun krachten overschat en moesten hun plaats van lieverlede aan jeugdiger en krachtiger volken afstaan.

Van hun veroveringen bleef hun een deel van Timor in den Indischen Archipel, benevens Goa en Macao. Hun nagedachtenis leeft voort in de namen van Oud-Portugeesche geslachten, die Indië trouw bleven en in een groot aantal Portugeesche woorden, die in het Maleisch en andere

Indonesische talen zijn opgenomen. Het Iberische schiereiland geraakte op den achtergrond, terwijl Nederland en Engeland naar voren traden op het wereld-schouwtooneel.

De Oostelijke route om Kaap de Goede Hoop en de Westelijke door Straat Magelhaes waren het monopolie respectievelijk van de Portugeezen en de Spanjaarden, welke die monopolie-posities met kracht van wapenen in stand trachtten te houden.

Derhalve moest een andere, een derde weg gevonden worden, een Noord-Oostelijke doortocht om Europa naar China en vandaar naar de Molukken.

De eerste pogingen werden gedaan door kooplieden en avonturiers van een maatschappij, die op Rusland handel dreef. Deze rustte een expeditie uit onder Sir Hugh Willoughby en Richard Chancelor, die in 1553 met drie schepen van Deptford vertrokken.

Slechts één schip bereikte „een baai, waar geen nacht was."

Hij was in de Witte Zee terecht gekomen en slaagde er in den tocht naar Moskou te maken.

Doch de Noordelijke doorvaart werd niet gevonden.

De Nederlanders bleven niet achter. Jan van Linschoten's expeditie, bestaande uit vier schepen, onder commando van Willem Barentz had ten doel door de Noordelijke Zeeën te varen en de Koninkrijken van China te ontdekken.

In Juni 1594 vertrokken, bereikte hij een maand later Nova Zembla, maar moest terugkeeren.

In 1595 had een tweede tocht geen beter gevolg.

In 1596 echter ontdekten Barentz en Heemskerk Noord-West Spitsbergen. Verder kwamen zij niet, daar zij op Nova Zembla overwinterden.

Hun wederwaardigheden verkregen wereldvermaardheid. De dappere Barentz, die op de thuisreis stierf, was een der eerste en grootste Pool-ontdekkers.

In 1607 trok Henry Hudson er op uit, om te trachten langs een Noordelijke route Japan te bereiken. Ook hij slaagde niet.

Nu de Noord-Oostelijke doorvaart afgesloten bleef, besloot Sir Humphrey Gilbert een Noord-Westelijke te zoeken.

Zijn bewering was, dat Amerika het te loor gegane Atlantis moest zijn en dat volgens de eischen der logica, nu gebleken was, dat Amerika een Straat in het Zuiden had, dit land ook een Straat in het Noorden moest hebben.

Zulks ter wille van het noodzakelijk evenwicht.

Martin Frohbisher zocht de Noord-West passage in 1576, andere Engelschen volgden zijn voorbeeld. Geen hunner slaagde.

Dus bleef voor de Nederlanders de keus tusschen de route door Straat Magelhaes en den weg om de Kaap.

Zij kozen de laatste.

Doch vóór de Nederlanders in den Archipel verschenen, kwam een Engelschman Sir Francis Drake tijdens een reis rond de wereld, in 1579 en 1580 ondernomen en volbracht, ook in Indië.

Drake was een der vrijbuiters, die onder oogluikend toezicht van Koningin Elizabeth de Spaansche schepen op alle toen bevaren wereldzeeën bestookten, en met zoo goeden uitslag het Spaansche monopolie te lijf gingen, tot dit evenals

het Portugeesche onder Engelsche en Nederlandsche mokerslagen bezweek.

Drake doet zijn intrede in de geschiedenis met een gouden daad, die even stoutmoedig en ook even voordeelig was als de verovering van de Zilvervloot door Piet Hein.

Sinds de Spanjaarden te Manilla hun zetel hadden gevestigd voor hun handel in de Oost, brachten de Chineesche handelsvaartuigen en de schepen met specerijen, uit de Molukken komende, hun koopwaar in die groote haven, alwaar een groot zeilschip elk jaar op vastgestelden tijd naar Mexico onder zeil ging, geladen met kostbare steenen, zijden stoffen, goud, zilver, geweven doeken en specerijen.

In Acapolio, een haven aan de Westkust van Mexico, werd na aankomst van het schip een jaarmarkt gehouden, waarop Chineesche en andere kooplieden dongen om de aangebrachte goederen.

Deze Spaansche handel op Indië, was, evenals de Portugeesche, regeeringszaak en de rijke opbrengst van de jaarmarkt, alsmede de niet verkochte waren, werden door het gebergte langs steile paden, de gouden weg, op de ruggen der muilezels, vervoerd naar een haven aan de Oostkust en vervolgens naar Spanje verscheept.

Drake kende den gouden weg en besloot zijn slag te slaan.

Met eenige getrouwen overviel hij het muilezeltransport op een pashoogte, doodde de geleiders, voerde de schatten met zich en ging daarna scheep naar Engeland.

Toen hij op de pashoogte den Indischen Oceaan voor zijn begeerige oogen zag gestrekt, bad hij God hem de genade te geven met

een Engelsch schip dien Oceaan te mogen bevaren.

Zijn gebed is verhoord. Hij wendde zich opnieuw tot Koningin Elizabeth met zijn nieuwe plan. Hare Majesteit, anders voor geen klein gerucht vervaard, aarzelde eerst of het wel verstandig was Koning Philips nog meer in het harnas te jagen.

De naam Drake, — „el draqué", de draak —, had een afschrikwekkenden klank in West-Indië. Maar Koningin Elizabeth gevoelde veel voor het plan, doch vóór Drake uitzeilde werd den Spaanschen ambassadeur officieel medegedeeld, dat Drake een reis ging ondernemen naar .... Alexandrië, waartegen niemand eenig bezwaar zou kunnen maken.

Op den 15den December van het jaar 1577 voer Drake de haven van Plymouth uit, in zijn hut had hij een afschrift van het dagboek van Pigafetta.

Op de Kaap-Verdische eilanden nam hij een Portugeeschen loods aan boord, deze man werd later te Acapulco aan wal gezet, door de Spanjaarden gevangen genomen en door dezen gepijnigd ten einde Drake's verdere plannen te weten te komen.

De reis ging naar de Rio de la Plata. Toen een der kapiteins oproerig werd, liet Drake hem executeeren ten einde muiterij aan boord te voorkomen. Zijn vloot bestond uit vijf schepen, hij was verplicht bij gebrek aan schepelingen twee te verbranden, in Straat Magelhaes strandde een derde en een vierde keerde kort daarop naar Engeland terug.

Er bleef één schip over, de „Pelican", dat

Drake herdoopte in „Golden Hind". De reden is onbekend, wellicht heeft hij de Spanjaarden daardoor willen misleiden.

In Straat Magelhaes trof hij een eiland aan, dat hij voor Engeland in bezit nam en Elizabeth noemde. Een storm overviel hem, toen hij Straat Magelhaes uitvoer en wierp hem ver Zuidelijk tot bij Kaap Hoorn.

Deze ontdekking bewees hem, dat er nog een andere Zuidelijker doorvaart was.

Aan de kust van Chili liet hij het anker vallen met het doel de Spaansche schepen, die rijk beladen den Pacific bevoeren buit te maken.

Een der grootste vrachtschepen, die regelmatig goud en zilver vervoerden, lag in de haven van Santiago, het tegenwoordige Valparaiso.

Drake liet de Golden Hind langszij het Spaansche schip komen en groette de Spanjaarden, die niet de minste achterdocht koesterden — trouwens de meeste sliepen — en toelieten dat Drake zonder eenig bloedvergieten de bemanning liet vastbinden en het schip plunderde.

Op deze wijze hield hij zich eenige weken aangenaam bezig, tot hij het genoeg vond en besloot een Noord-West passage te zoeken, waarlangs hij naar Engeland zou kunnen terugkeeren.

Hij voer langs Californië, maar was genoodzaakt het plan op te geven, na een strook land in naam van Koningin Elizabeth in bezit te hebben genomen en dat te hebben genoemd New Albion.

Den geheelen Stillen Oceaan bevoer hij en zoo belandde hij in de Molukken, waar hij vriendschap sloot met den Koning van Ternate, dien hij steunde in zijn verzet tegen de Portugeezen.

In Februari 1580 bereikte hij Java. Vandaar

keerde hij om de Kaap de Goede Hoop naar Engeland terug, waar Koningin Elizabeth haar dapperen onderdaan, die de reis om de wereld had gemaakt, en, èn haar èn haar land zoo groote diensten had bewezen, in den adelstand verhief.

HOOFDSTUK III

Wij zeilen naar Indië

Het waren dus niet immer hooge edele motieven, die de volken er toe brachten den weg naar Indië te zoeken.

De Hindoes zwierven niet naar Java met het doel de bevolking den vrede van het Boeddhisme deelachtig te doen worden, al stichtten zij tempels als den Boroboedoer.

De Chineezen bezochten Sumatra en Java niet om de bewoners dier eilanden de zielsrust van de verheven leer van Confucius te schenken, al bouwden zij daar hun godshuizen.

En het was niet de liefde tot Christus, die de Portugeezen dwong hun leven te wagen op wijde wilde wateren, al bekeerden zij de heidenen met geweld der wapenen.

Allen kwamen zij uit zucht tot avontuur, om te veroveren, niet om te geven, maar om te nemen, zij maakten de reizen niet uit belangstelling in lot en leven der vreemde volkeren, maar omdat zij wisten van de rijkdommen van den bodem, welks schatten zij begeerden.

Bij deze eerste en voornaamste drijfveer der velen, voegde zich de bekeeringsijver der enkelen.

Het oorspronkelijk doel, waarmede de Nederlanders in Indië kwamen was ook gerechtvaardigd en verklaarbaar materialistisch. Zij kwamen om handel te drijven, hetgeen op zichzelf een edel streven kan zijn, indien deze handel van beide zijden vrijwillig geschiedt en zal blijken den eigenaren der waren ten goede te zijn gekomen.

In het begin van onze aanraking met de

bevolking van Indië werd er inderdaad veelal naar gestreefd deze voorwaarden voor eerlijken handel na te komen.

En wat de Nederlanders in later jaren hebben verdorven is ongetwijfeld goed gemaakt in het einde der negentiende en in deze eeuw, waarin al hetgeen aan groots verricht kon worden, geschiedde in het geestelijk, maatschappelijk en economisch belang van Indonesië.

Maar het doel waarmede onze voorvaderen naar Indië voeren was handeldrijven, en dat niet meer als tusschenpersoon tusschen Portugeezen en de afnemers in Europa, maar regelrecht handelen met de voortbrengers en eigenaren der waren.

Pieter Bor Christiaensz, de „historieschrijver van de Heeren Staaten van Hollandt en West-Frieslandt", heeft in zijn „Nederlandtsche Historien", in 1629 gedrukt, de oorzaak van onze eigen Indië-vaart duidelijk meegedeeld.

„Ik hebbe geseijd, dat overmits de Koning van Spangien niet langer wilde toelaten, dat die van Holland, Zeeland en andere van de Nederlandse Provintien, hare koopmanschap dreven in Spangien en Portugael, so sij gewoon waren, d'welk hij nochtans om sijn selfs voordeel en profijt gedurende alles dese oorloge toe-gelaten of gesimuleert, immers hem ook dies beroemt hadde, hoewel hij somtijds wel eenige schepen aen-gehouden en gearresteert, doch daer na wederom ontslagen hadde: maer als hij na de dood des Princen van Orangien in den jare 1585 een generael arrest dede doen over alle de Nederlandse schepen in alle zijne havenen van Spangien en Portugael en dat die meest allegader, (uytgenomen weynige die het ontseylden en met groot perikel door

practijk weg quamen), verloren bleven, niet tegenstaende men hen altemets hope gaf, als daerom te Hove met grote kosten gesolliciteert werden, doch eyndelijk daer van niet viel en alles te vergeefs was, en dewijle deze landen meest op den koophandel, zee-vaert en haring-vaert bestaen, en dat' er veele Boots-gesellen en Zee-varende luyden waren, die hen daer mede geneerden en hun kost wonnen, so hebben verscheyden koopluyden, die niet stil konden sitten en haren meesten handel op Spangien en Portugael plachte te drijven, directelijken of ondirectelijken, 't welk al door de vingeren gesien werde, begonnen andere ongewoonlijke verre en vreemde vaerten te verzoeken enz."

Toen de Nederlanders dan besloten hadden Portugal te trotseeren en zelf de specerijen uit Indië te halen en daartoe den zeeweg om den Kaap hadden gekozen, stichtten Amsterdamsche kooplieden in het jaar 1594 de „Compagnie van Verre", die vier schepen uitrustte voor de eerste Hollandsche reis om den Kaap naar Indië.

Zij werden daarbij van advies gediend door Dominé Petrus Plancius, die de Zeevaartschool had opgericht en met zijn theoretische kennis hen ter zijde stond, en door Cornelis de Houtman, die onder Portugeesche kapiteins practische ervaring voor de Indië-reis had opgedaan.

De stoot tot de oprichting der Compagnie had Jan Huygen van Linschoten gegeven, die in de jaren 1583—1589 in Portugeeschen dienst op Indië had gevaren en in 1592 in het Vaderland teruggekeerd een reisbeschrijving had gepubliceerd: „Itinerario voyage ofte schipvaert naar Oost ofte Portugaels Indiën".

Guillaume M. Alias Willem Lodewijcksz, door „eenige Coopluyden ende Compaengie voor commis ghehuert", die als dwarskijker voor de Amsterdamsche reeders de reis van Cornelis de Houtman heeft meegemaakt, heeft ons in zijn dagboek de reden der reis meegedeeld. Telang had „onse Nederlandtsche natie haer altoos ghenoegt met de ghemeyne profijten die zij in Spaengien deden, niet teghenstaende de ghedurighe arresten van hare schepen, confiscatie van goederen, vanckenissen der Coopluyden ende schipperen", maar nu hadden „eenige Coopluyden een compaegnie ghesloten om vier schepen na Oost-Indiën toe te rusten, van waer jaerlijcks in Portugael grooten rijckdom inghebracht worde, om te sien oft zij aldaer eenighen vasten handel met de Indianen ende Eylanders, daer de Portugesen geen gebiet hadden, souden connen becomen."

Het doel der reis was dus niet de Molukken, waar de Portugeezen zich reeds hadden gevestigd, maar andere eilanden van den Archipel, vanwaar men „de specerijen, droogherijen, coopmanschappen, daar van den stapel in Spaengien is, alhier wilde brenghen tot groot voordeel vande gheunieerde Nederlanden ende tot profijt van den ghemeynen Coopman."

„In den jaere ons Heeren 1595 den eersten April ghereet ligghende", zijn zij „inden name Gods tseyl gegaen de ghedestineerde reyse beghinnende in den name des Heeren, Hem biddende hij ons zijn Goddelijcke bermhertichheyt wil verleenen, om de selve tot zijns naams eere te volbrenghen."

Deze woorden zijn vermoedelijk schooner dan

de werkelijkheid was. Immers het is eenigszins twijfelachtig of de reeders, die de schepen uitzonden en de „commis", die als dwarskijker meeging en de matrozen en soldaten, die de schepen van de wilde vaart op Indië bemanden, inderdaad brandende waren van begeerte de reis te volbrengen tot eer van Gods naam.

Evenzeer als de reeders en de „commis" uit waren op „profijt van den ghemeynen Coopman", lieten de opvarenden zich monsteren door nood gedwongen, door beloften overgehaald, met hoop op voordeel. Dit was toen al niet anders dan nu. Daarvan getuigen de scheepsjournalen en reisverhalen.

Een Duitsch handwerksman, die in 1609 bij de Oost-Indische Compagnie in dienst trad beschrijft de wijze, waarop hij werd aangenomen, in de volgende zinnen: „Den 18 September (1669) is alhier volgens de gewoonte in alle straten en stegen met trommels en pijpen, schalmeien en trompetten openlijk uitgeroepen dat elk, die lust en genegenheid had om naar Indië te gaan, zich bij de Heeren Bewindhebbers der Edele Compagnie kon aanmelden, waarop ik mij terstond aan het Oost-Indische Huis vervoegde. Doch aangezien reeds alle oficiersplaatsen waren vergeven heb ik geen hoogeren post kunnen bekomen dan dien van adelborst. Nadat de heeren mijn naam hadden opgeteekend en de plaats en het land, waar ik van daan kwam, gaf men mij dadelijk het handgeld benevens een van een slot voorziene kist om mijn goed in te bergen, terwijl zij mij verder geluk en voorspoed toewenschten en dat ik gezond en wel uit Indië mocht terugkeeren."

Hij is dus niet in handen der ronselaars ver-

vallen, hetgeen het lot der meeste matrozen en zeelieden was.

Dr. De Hullu, die van het leven aan boord der oude Oost-Indië vaarders een studie heeft gemaakt, schildert die monstering.

„Wanneer de dag, dat de Bewindhebbers tot het aannemen van volk zitting hielden, daar was, trokken de zielverkoopers of volkhouders, gelijk zij met een anderen naam genoemd werden, met hun gasten naar het Oost-Indische Huis om ze in den dienst van de Compagnie te laten opnemen. Was de toeloop van gegadigden groot, dan kostte het somwijlen de grootste moeite om al de aangebrachte manschappen aan emplooi te helpen en vielen er tooneelen voor zooals die, welke door den auteur van een Duitsche reisbeschrijving in 1694 te Amsterdam werden aanschouwd. Ik heb met verbazing gezien, verhaalt hij, hoe die arme menschen aandringen met een geweld als wilden zij het Huis bestormen, waarbij soms vele slagen vallen, ja zelfs wel bebloede koppen worden opgeloopen. De zielverkoopers staan achter hen en sporen hun volkje dapper aan om toch naar voren te dringen, zoodat de eene den ander zoekt vóór te geraken en zij tot tegen de vensters opklauteren om toch maar dicht bij de deur te wezen, wanneer deze opengaat. Soms halen de zielverkoopers kleine fleschjes brandewijn en geven die aan hun luidjes om ze daarmede op te monteren. Zoodra de deur opengaat neemt het uitdeelen van slagen en klappen eerst goed zijn begin, want ieder wil de voorste zijn, alsof er iets heerlijks te verkrijgen ware, terwijl het toch met alle recht den naam mag dragen van zich voor slaaf te verkoopen.

Nadat de Bewindhebbers met het aannemen hadden gedaan, schoten nu en dan nog een vrij groote menigte liefhebbers over. Dan zag men de volkhouders verlegen heen en weer loopen en aan dezen of genen goeden vriend een paar maanden gage presenteeren zoo hij hun gasten nog aan een plaats kon helpen, want daar werden er ook na dien altoos nog eenige aangenomen. Wanneer dit mislukte voerden zij hen naar het Prinsenhof, waar de Admiraliteit zetelde, om indien het mogelijk was plaatsing voor hen te bekomen bij 's lands marine. Slaagden zij ook hier niet, dan liepen zij gevaar hun gasten te moeten laten gaan met verlies van alles, wat zij aan hun onderhoud en logies ten koste hadden gelegd. Er bleef nu geen andere uitweg open dan dat men ze als soldaten bij het landleger plaatste en daartoe de hulp inriep van een soort van individuen, ,,kat en hond" geheeten, die onder de hand en in het geheim hen nog wel wisten over te leveren aan de nooit ontbrekende wervers. Deze ,,kat en hond", het uitvaagsel van de heele ronselaarsbende, waren onder anderen ook de gewone toevlucht van koopvaardijkapiteins, die gebrek hadden aan bootsgezellen. Zij liepen dan de kroegen af om geschikte sujetten op te sporen en ontvingen tot belooning voor elken persoon, dien zij aanbrachten, een dukaton of drie gulden.

Als de geëngageerden eenige dagen na hun aanneming op het Oost-Indische Huis den eed van trouw afgelegd en den artikelbrief bezworen hadden, werd enkele dagen later alweder bij trommelslag uitgeroepen dat een ieder zijn bagage op de gereed liggende lichters zou laten brengen en aanstonds op het Oost-Indische Huis ver-

schijnen moest. Hier werden zij opnieuw gemonsterd, men las hun nog eens den artikelbrief voor, reikte de wapens uit en voerde hem vervolgens onder den toeloop van de samengestroomde menigte, die „hen beweende en beklaagde als of zij reeds allen ten doode waren opgeschreven", en met het geklank van trommels en trompetten naar de lichters, door welke zij naar de op de reede zeilree liggende schepen zouden worden overgebracht. Nadat zij bij hun aankomst aldaar door den schipper met een toespraak waren verwelkomd begon het inladen van de bagage, een drukte van geweld, waarmede wegens het groote aantal opvarenden een heele tijd was gemoeid en die, eer alles op zijn bestemde plaats was geschikt, van het scheepsdek een doolhof maakte, waar kisten, kassen en los goed in de grootst mogelijke wanorde als een berg zoo hoog op en door elkander lagen. Enkele dagen na dien kwamen een paar Bewindhebbers met het Compagniesjacht ter reede om de manschappen van schip tot schip voor de laatste maal te monsteren en nog eens den artikelbrief voor te lezen. Wanneer daarop de wind in den gunstigen hoek schoot verscheen de loods aan boord, de ziekentrooster las een predikatie voor en liet een psalm zingen, de schipper voegde daar een ernstig woord aan toe en straks daarop zette de vloot met volle zeilen koers naar de Landen van Overzee, onder het donderend gebulder van haar kanonnen, en van alle vaartuigen, die op de reede lagen, met eereschoten begroet.

Met uitzondering van den koopman, den onderkoopman, den assistent, den boekhouder, den ziekentrooster, den opper- en onderchirurgijn,

Ceylon. Ingang v. d. vesting v. Eck.
Foto Ind. Inst. Opname Dr. Stapel.

den kommandeur van de soldaten, den konstapel, den bottelier, den kok, den verschen balie (een matroos, die het vleesch te weeken zette en voor het beuken van de stokvisch zorgen moest), den oppertimmerman, de jongens en die „voor jongens medekwamen" werden, zoodra men in het ruime sop kwam, alle opvarenden naar het voorschrift van den artikelbrief in twee, soms ook wel in drie groepen gerangschikt, ieder met een van de hoofd- en eenige mindere officieren alsmede een aparten kwartiermeester aan het hoofd en onderscheidenlijk de namen dragende van het Prinsen-, het Graaf Maurits- en het Graaf Ernst-kwartier. Tot welke van de drie de verschillende manschappen behoorden stond aangewezen op twee of drie staten of rollen, die op het schip waren opgehangen. Wanneer er veel zieken aan boord waren werd het gezondste kwartier weder gesplitst. Elk kwartier had zijn eigen zieken te verplegen en moest op zijn beurt voor de dagelijksche reiniging van het schip zorgen alsmede den waak- en roergang waarnemen. Alle avonden, te ongeveer acht uren, kwam de provoost boven, liet de scheepsklok luiden en riep, na met een groot stuk hout driemaal tegen den grooten mast te hebben geslagen tot teeken, dat de „eerste" wacht inging, met luider stem: „Hoort mannen hoort, van de wacht en van de straat, of de provoost zal geld of pand rapen, Niemand drinke hem dronken in bier of wijn, 't Zal van avond Prinsekwartier zijn, Prinsekwartier houdt goede wacht, God die verleen ons een goede nacht. Een goede nacht en goede vree, Geluk en behouden reis daarmee, Boven die zijn wacht is, Naar kooi die zijn beurt is, Luidt de klok, Verlost den man

De oude Hollandsche kerk te Jaffna (Ceylon).
Foto Ind. Inst. Opname Dr. Stapel.

van het roer en den uitkijk." Na deze taptoe, als men het zoo zou kunnen noemen, mocht aan boord door niemand meer licht gebrand worden en begaven diegenen, welke bij het afgeroepen kwartier waren geplaatst, zich aan dek, waar de kwartiermeester aan een ieder zijn bijzondere taak aanwees.

Terwijl de meesten te waak gingen om, als de wind draaide, onmiddellijk bij de hand te zijn voor het veranderen van de zeilen en het aanhalen van de touwen, zat een ander, telkens voor een uur, in den mast of op de raas op den uitkijk of zich ook vreemde schepen of land vertoonde. Weer een ander stond aan het roer om de roerpen te bestieren zooals het hem gekommandeerd werd door den stuurman, die van het halfdek gestadig de oogen gevestigd hield op het kompas en het windvaantje van den grooten mast. Tot dienst van den „roerganger" bevonden zich in een huisje voor of bij de roerpen, dat des nachts door een lamp werd verlicht, het „nachthuis" gelijk het heette, een paar kompassen. Bij stormweer of onstuimige zee, als één man het roer niet regeeren kon, werd hij in zijn werk door drie, vier of meer anderen geholpen. Wie van het te roer gaan vrij begeerden te zijn, konden tegen een belooning van omtrent 40 gulden voor den duur van den geheelen reis hun taak overdragen, „besteden" als het heette, aan anderen, meestal gewone matrozen, de zoogenaamde „waarnemers", onder wie naderhand het gezamenlijk bedrag van wat de besteders waren verschuldigd gelijkelijk werd verdeeld. Op dezelfde wijze werd somwijlen ook de verplichting tot het doen van den uitkijk afgekocht. Bovendien moesten de opperofficieren orde stellen dat „alle

nachten drie- of viermaal in alle kwartieren de ronde werd gedaan bij degenen, die zijluiden daartoe bij beurten zouden committeeren, om alle onraad, desordre en inzonderheid alle samenrottingen en conspiratiën onder het volk te voorkomen".

Eindelijk werd het dienstdoende kwartier een halfuur voordat zijn wacht uit was door den kwartiermeester aan de pompen gezet opdat het zijn opvolger een droog schip zou kunnen overgeven.

Wanneer de zandlooper voor de achtste maal was omgekeerd en de klok, die telken reize als dit gebeurde zooveel slagen sloeg als er glazen of halve uren waren verstreken, het uur van twaalven afkondigde, was de eerste wacht afgeloopen en begon de „hondewacht". Onderwijl de manschappen van het afgaande kwartier zich gereed maakten om ter ruste te gaan, werd het kwartier gewekt, dat thans aan de beurt was. Dit geschiedde niet meer met het slaan tegen den mast gelijk op het aangaan van de „eerste" wacht plaats had, maar op den volgenden trant. Een kwartiermeester, matroos of ook wel een tweetal matrozen begaf zich onder in het schip en hief daar de woorden aan van den roerzang: „Hier zeilen wij met God verheven, God wil ons onze zonden vergeven, Al onze zonden en misdaad, God is ons troost en toeverlaat. Kwaart, Kwaart, Graaf Maurits kwartier te roer en te waak zal gaan, God die verleen ons Zijnen vree, Geluk en behouden reis daarmee. Graaf Maurits kwartier wilt komen boven, Voor een goede reis willen wij God loven, God loven en danken zijnen Naam, Komt heruit kwartier in Godes naam.

God die wil ons goede schip bewaren, Met al de maats die daarop varen, Mast, roer, kiel, staaf, steng en want, En al wat daar om- en anehangt, Staat altemaal in Godes hand, God die bewaar ons goede schip, Voor eenig kwaad en ongeluk, Voor zee, voor zand, voor vuur en brand, Voor de helsche booze vijand, Voor al het kwaad Ons God bewaart. Kwaart, kwaart, 't is lang genoeg gekwaart, Komt laat ons naar de wakers gaan, En zien wat gasten daarvoor staan, Met een pijpje toebak in de hand, En rooken eens voor het Vaderland. Versche balie, malle gek, Rijs uit je kooi, verversch je spek, En laat je glazen niet stille staan, Wij willen zoo gaarn naar kooi toe gaan. Heruit kwartier met alle man, Roept God den Heer van harten an, Van harten en een blijde zin, Zoo verleent Hij ons mooi weer en voor de wind." Volgens Witsen, die in zijn bekende werk over den scheepsbouw een vrij wat afwijkende text mededeelt, voegden zij „dikmaals hier nog deze en andere regels achter: „Niemand zal daar in de Helle Als de kok met zijn gezelle En de bottelier met zijn maat En het mannetje dat met het stokje slaat (de provoost met zijn gerechtsstok). Versche balie, goede heer, Stijg uit uw kooi en doe je geen zeer, Verversch uw visch". „Doch deze (laat hij er deftiglijk op volgen) deze, als niet betamende vermengd te zijn met een stichtig lied, ga voorbij". Daarop sprongen die van het tweede kwartier uit de kooi om het eerste af te lossen en insgelijks acht glazen of vier uur lang te waken. Te vier uur 's ochtends begon de dagwacht, welke weder door het Prinsekwartier werd waargenomen en insgelijks vier uur duurde, daarna waakte het Graaf Mauritskwartier in de

„voormiddagwacht" tot twaalf uur en vervolgens weer het Prinsekwartier in de „namiddagwacht". Tusschen de „namiddagwacht" en het opzetten van de „eerste" wacht viel de zoogenaamde „platvoet" (de drie glazen, welke aan de eerste wacht voorafgingen). Zoo er echter boos weer opkwam werd de onderlinge afwisseling van de kwartieren niet langer in acht genomen maar onder het geroep van „Overal Overal" alle man zonder onderscheid door den provoost uit de kooi gejaagd om boven te komen en daar handen aan het werk te slaan. Iets dergelijks geschiedde wanneer het „Ree Ree" weerklonk tot teeken dat het schip moest worden gewend om te laveeren".

Over de voeding aan boord, schrijft Dr. De Hullu het volgende: „Zoolang de schepen op de vaderlandsche reeden een gunstigen wind lagen af te wachten, placht men de opvarenden van voedsel te voorzien uit den voorraad van verversching, die alle acht of veertien dagen met lichters van den vasten wal werd aangevoerd. Niet zoodra echter was men buitengaats geraakt en het overschot van de verversching geheel opgebruikt, of de schafting werd op anderen voet ingericht. Had zich tot dusver een iegelijk naar believen van spijs en drank mogen bedienen, van nu aan werden, met uitzondering van de hoofdofficieren die in dezen aan geen bepaalde maat gebonden waren maar alles in overvloed hadden, allen aan boord op een vast rantsoen gesteld.

Wekelijks ontving ieder:

3, $3\frac{1}{2}$, 4 of 5 pond brood, $\frac{3}{4}$ of $1\frac{1}{2}$ pond vleesch en even zooveel spek,

$\frac{1}{2}$, $\frac{3}{4}$ of 1 pond stokvisch, of ook wel elke bak van zeven man 3, 4 of 6 pond,

½ pond boter om bij het brood te gebruiken, ongerekend nog de 1 à 2 pond, die iedere bak wekelijks tot „doop" of saus bij de potspijs en visch ontving,

1 of 2 mutsjes (een mutsje bevatte 0.15 lieter) olijfolie om, als de boter op was, het brood te smeren, benevens 2 mutsjes voor elken bak tot doop bij de potspijs en visch, alsmede

1 of 2 mutsjes azijn tot saus of toespijs.

Verder werd alle dagen aan ieder verstrekt:

een flapkan water of, zoo er schaarschte dreigde te ontstaan, 3, 4, 5, 6 of 8 mutsjes,

½, 1 of 2 mutsjes Spaansche wijn, — soms echter alleen om de drie dagen of ook wel driemaal in de week aan elk 1 mutsje,

1, 2, 2¼, 3 of 4 mutsjes Fransche wijn,

een flapkan of 6 mutsjes bier, en een zesde, ¼ of ½ mutsje brandewijn.

Voor zooveel de eetwaren betrof, waren de rantsoenen voor allen gelijk. Van de dranken daarentegen bekwamen de mindere officieren, als de bootsman, schieman, oppertimmerman, konstapel en kok dubbel zooveel als de maats, en een enkele maal vindt men ook aangeteekend dat de jongens en de hooploopers of lichtmatrozen zich moesten tevreden stellen met het halve wijnrantsoen.

Over de vraag of de voeding aan boord voldoende was, liepen de gevoelens uiteen. „Het schaffen op de schepen van de Oost-Indische Compagnie", verklaart een 17de eeuwsch schrijver, die er ettelijke reizen mede had gedaan, „inzonderheid op de uitreize gaat zeer ordentelijk en niemand behoeft gebrek te lijden, dewijl alles zoo spijs als drank overvloedig onder het scheeps-

volk wordt uitgedeeld". Een ander, die in 1705 op een Compagnieschip naar de Kaap voer, zegt dat de spijzen werden opgedischt „in zoodanige quantiteit, dat zij altijd rijkelijk daarvan verzadigd konden worden", en volgens een derde, die in 1711 uitging, had niemand het recht om zich over de voeding op de Hollandsche schepen te beklagen, want daar wordt gemeenlijk, zegt hij, meer gegeven, dan men op kan. Niet zoo gunstig laat zich een auteur uit, die in de jaren 1669—1677 de Compagnie heeft gediend. Verdrietiger, dus verhaalt hij, werd voor ons de reis tusschen den Evenaar en de Kaap, daar in de groote hitte ons rantsoen van drank zeer verminderde. En ofschoon ons alle morgens een weinig brandewijn en driemaal in de week bij het vleesch aan ieder een mutsje Spaansche wijn werd uitgereikt, kon dit onze droge keel toch weinig lafenis schenken. En hoewel men bij zoo'n groote hitte weinig trek in eten heeft, was niettemin de kost nog altoos te weinig voor onzen honger, een gebrek dat op vele schepen voorkomt. De Bewindhebbers hadden daar, volgens hem, geen schuld aan, het lag louter en alleen aan de inhaligheid van de schippers, die aan het volk het toekomend deel onthielden om het in Indië te verkoopen en er met lichtekooien en ander gemeen volk slemppartijen van aan te richten."

„De zorg voor de bereiding van het eten en voor hetgeen daar verder bij te pas kwam berustte bij den kok, den bottelier en den verschen balie. De bottelier zag toe dat de victualie niet door bederf of lekkage te loor ging of op onnutte wijze werd verbruikt, deelde op gezette tijden aan het volk de rantsoenen uit en verstrekte den kok alle

dag de vereischte hoeveelheid gort, erwten, stokvisch en dergelijke, welke deze met behulp van den koksmaat en den koksjongen voor de gezamenlijke opvarenden, de kajuitsgasten, zoowel als de minderen, die op den overloopen aten, te koken had. De versche balie was een gewoon matroos die het vleesch en spek vóór het gekookt werd van pekel zuiverde en het, om den zouten smaak weg te nemen, een etmaal lang in de week zetten en er alle vier uren versch water op gieten moest.

Ook was het zijn werk voor het beuken en weeken van de stokvisch te zorgen.

Behalve op tijden wanneer men, wegens schaarschte van brandhout of uit vrees dat er gebrek aan water zou ontstaan, maar twee of zelfs maar één keer warm eten schafte, werden er aan boord drie maaltijden gehouden per dag. In het begin van de dagwacht, des ochtends omstreeks vier uur, ging een van het volk den kok wekken opdat hij het ontbijt zou gereed maken, dat om acht uur na het morgengebed klaar moest wezen. Te twaalf uur schafte men wederom en na afloop van het avondgebed werd het laatste maal opgedischt. Tot teeken dat ieder zich aan zijn bak zou voegen placht men vóór elken maaltijd eenige keeren met de scheepsklok te kleppen of, om in matrozen-Hollandsch te spreken, de ,,vreetklok'' te luiden. Zoodra de minderen hadden gedaan, werd er opnieuw geluid, waarop zich de schipper aan tafel begaf tegelijk met den koopman, den onderkoopman, den assistent, den opperstuurman, den predikant, den ziekentrooster en den opperchirurgijn. Dezen, waarbij als de ruimte het toeliet somwijlen ook de onderstuurman en de derde waak werden toegevoegd, aten bij

elkander in de kajuit en waren, wat het servies aanging, iets beter voorzien dan het volk aan de bakken; zij bedienden zich van tinnen lepels, servetten, hand- en droogdoeken, aten uit schotels en teljoeren van tin en hadden hun tafel gedekt met een linnen ammelaken. Was het officiersmaal afgeloopen dan schafte ten laatste ook het volk van den botteliers- en den koksbak, het „ketelskwartier" gelijk men het noemde, dat onderwijl de anderen bezig waren met eten boven op het dek de wacht placht waar te nemen. Zoo was de gewone regel, tenminste als het kalm weder was. Bij stormweer daarentegen moesten de manschappen het ook wel dagen achtereen zonder warme spijzen doen, wijl men dan alsdan wegens het hevig slingeren van het schip niets in de kookketels kon houden."

Wij, gewend aan de ruime hutten, de breede lange dekken, het zwembad, het sportdek, de luxueuse maaltijden, de prachtige salons van onze huidige scheepvaart op Indië, kunnen ons ternauwernood een voorstelling maken van de ontberingen, die de zeelieden op onze eerste reizen naar Indië hadden te verduren.

Opeengedrongen in kleine ruimten, steeds in elkaars onmiddellijk gezelschap, zonder zich te kunnen verpoozen, met eentonige maaltijden, slechte verzorging van lichaam en kleeding, moesten zij wel naar lichaam en ziel achteruit gaan, en voor niet weinigen was de reis naar Indië de ondergang.

Te meer eerbied moeten wij hebben voor hen, die al die ongemakken en gevaren trotseerden en doorstonden, want zonder hen hadden zij, die het Nederlandsch imperium hebben gegrondvest, hun werk niet kunnen volbrengen.

De medische verzorging aan boord was even primitief als de huisvesting en de voeding. Dr. De Hullu heeft ook aan dit onderwerp een studie gewijd.

„De behandeling van de zieken aan boord was toevertrouwd aan de scheepschirurgijns. In den oudsten tijd schijnt, op sommige vloten ten minste, de geneeskundige dienst te zijn waargenomen door personen van academische vorming. De admiraal Steven van der Haghen, die in 1599 en 1603 tochten naar Indië had gedaan, verklaarde in 1614 aan den Gouverneur-Generaal Gerard Reynst dat zij nooit gevaren had zonder doctor, „niettegenstaande de schepen diertijd maar half zooveel volk hadden als deze tegenwoordig doen", zoo schrijft Reynst den 25 Januari 1614 van vóór Kaap Lopo Gonsalves aan de heeren in Patria. „Het is een miserie te zien (voegt hij er bij) als 't volk begint ziek te worden: zoo de natuur alsdan niet helpt zoo moeten zij voort, de barbiers weten maar van kwetsuren en andere leemten te genezen." „De chirurgijns (schrijft hij een paar weken later) doen wel haar best met laten en purgeeren dan en verstaan niet of het goed of kwaad is". Zoo wreekte zich de schrielheid van die Bewindhebbers, verwijt hij de Heeren, die „als er in Texel gediscoureerd werd van een doctor mede te nemen wisten te zeggen dat er zooveel dorpen in Holland zijn, die geen doctor hebben en evenwel leven, dat wij overzulks ons ook zonder doctor moeten behelpen, dan zoodanige weten niet dat zulke dorpen onder steden ressorteeren van waar zij tot allen tijde doctoren kunnen bekomen, en geen ververschinge mankeert", gezwegen nog „dat zoodanige dorpen geen

verandering van zoo ongezonde klimaten zijn onderworpen". En ofschoon met name de Kamer Amsterdam in dien toestand verbetering poogde te brengen door een ieder, die zich voor opper-, onder-, of derde scheepschirurgijn aanbood, sedert 1652 aan een examen te onderwerpen, kon nog in 1760 de kundige Middelburgsche geneesheer Paulus de Wind, die er als examinateur van de chirurgijns der Compagnie bij ervaring van wist mede te spreken, niet anders doen dan de klacht van Reynst over hun verregaande onbekwaamheid herhalen.

Hun ontwikkeling is uiterst gering, getuigt hij, „hoe weinige zijn daaronder die de Fransche, Engelsche veel min de Latijnsche taal kundig zijn." Het baardscheren was daar volgens hem de oorzaak van: „gegoede luiden willen hun kinderen tot dat handwerk, 't geen een paruikmaker beter voegt dan een heelmeester, niet overgeven, 't zijn minvermogende" die het niet bekostigen kunnen „hun kinderen Latijn te laten leeren en naar academiën of hospitalen te zenden waarvan men chirurgijns ziet voorkomen. De meeste ouders zelf, hier hunne kinderen zoolang zij op de chirurgijnswinkels zijn tot last hebbende, zenden dezelve in zee zoodra de vier leerjaren geëindigd zijn, dus ziet men dagelijks jongens van 13 à 14 jaar voor derde meesters naar Indië gaan, die nog de behoorlijke gronden van de anatomie en chirurgie niet hebben, veel min van de pharmacie en medicine. Echter komen zij te scheep niet alleen voor chirurgijn maar ook voor dokter en apotheker, moeten ten minste bij aflijvigheid van den opper- of ondermeester derzelver plaats bekleeden, hebben noch op het schip noch in

Indië gelegenheid van ooit de anatomie te oefenen, gaan thuisgekomen met het eerste schip indien mogelijk voor ondermeester vervolgens voor oppermeester wederom in zee, zonder ooit gronden van anatomie, chirurgie, pharmacie of medicine te hebben kunnen leggen".

Dit had te kwalijker gevolgen, daar de ziekten, waaraan de schepelingen leden, zeer ernstig waren.

Tweemaal daags vóór en nà het morgen- en avondgebed, wanneer de provoost of een van de scheepsjongens met luider stem had uitgeroepen: „Kreupelen en blinden, Komt laat U verbinden, Boven bij den grooten mast, Zult gij den meester vinden", hadden de chirurgijns elk die open wonden had of nog gaan kon boven op het dek te verbinden. Na afloop van dit werk, dat „in zware toevallen van gangrena en andere accidenten, die de scheurbuikige veel en meest onderworpen" waren, desnoods driemaal per dag moest geschieden, waren zij verplicht de lijders te gaan bezoeken, die te kooi lagen, en dat wel „om de natuur van de ziekten te beter wijs te worden", drie tot vier keer dagelijks. Verder rustte op hen de plicht om een journaal te houden van alle ziekten, welke op hun schip hadden geheerscht, en daarin aan te teekenen waar en hoe zij waren begonnen, welke geneesmiddelen waren aangewend en wat daar de uitslag van was geweest. Eindelijk moesten zij zorg dragen dat de zieken, zoo lang zij in de kooi bleven, wel gereinigd werden en bovendien de gezagvoerders verwittigen van alles wat zij, zoo van spijs, drank, ligplaats als anderzins voor hen noodig achtten, opdat daar aanstonds in kon worden voorzien

en de „veelvuldige klachten" voorkomen mochten worden van de chirurgijns en het scheepsvolk beide, dat de gezagvoerders aan gezonden zoowel als zieken de hun toekomende bedeeling van spijs en drank onthielden. Met andere woorden, zij hadden te waken, dat het hun patiënten aan geen behoorlijke verpleging ontbrak."

Na al het gezegde mag men van de therapie dezer scheepsesculapen zeker geen te hooge denkbeelden opvatten. Bij scheurbuiklijders werd alle dag het zwarte ontstoken tandvleesch weggesneden en met wasschen gezuiverd. Verder diende men hun limoensap toe, liet dit soms met brandewijn vermengd als gorgeldrank gebruiken of er het lichaam mede smeren op de plaats, daar zij pijn hadden. Tegen de hoofdpijn, die het volk onder den Evenaar overviel, zocht men heul bij aderlaten. Niemand echter had onder hun handen meer uit te staan dan diegenen, die met onreine of venerische ziekten waren besmet. Dat zij den meester voor de behandeling loon hadden te betalen, terwijl andere zieken om niet werden geholpen, was het ergste niet, het stelde hen slechts gelijk met patiënten die buiten scheepsboord kwetsuur hadden beloopen. Veel erger was de kuur zelve die zij ondergingen en dikwijls met den dood bekoopen moesten. Om hen aan het „kwijlen" en zweeten te brengen stopte men ze in de zoogenaamde hel, een donker gat tegen den voorsteven onder het kabelgat, waar het nieuw bepikte en geteerde touw was opgeborgen en een ondragelijke hitte heerschte, en diende hun daar hetzij uit- of inwendige mercuriale middelen toe, tot zoolang zij aan het kwijlen geraakten.

Onder deze omstandigheden moesten de straf-

fen, die het volk in toom moesten houden wel zeer zwaar zijn. En dat zij inderdaad uiterst streng waren blijkt uit hetgeen De Roever daarover verhaalt.

„De orde en tucht aan boord der schepen werd met barbaarsche gestrengheid gehandhaafd, maar het volk maakte het er meestentijds ook naar. Zoo wordt den tegenspoed, door Houtman ondervonden, door Reijd geweten aan het volk. „Daarentusschen" zegt hij „ghebeurde soo veel moetwill ende dertelheydt bij eenighe broodtdronckene kinders, die d'ouders op dese verre reyse ghestuert hadden, om ghetemt te worden ofte uyt te blijven". Er wordt hier o.m. gedoeld op den zoon van Vondel, die „door drang van burgemeesteren" naar Indië werd gezonden.

Soo iemandt „absenteerde" bij het ochtend- en avondgebed „die sal verbeuren zes stuyvers". Op het vloeken was eene boete van tien stuivers gesteld. In den artikelbrief van Houtman werd op beide misdrijven de straf gesteld, voor den mast gelaarsd te worden. Bij het laarsen werd de schuldige voor het spil of voor den grooten mast geplaatst, waarna Janmaat met een dik touw, de z.g. „dagge" een aantal slagen voor zijne natgemaakte broek kreeg, zoodat hij in geen dagen zitten kon.

Eene boete van eene maand huur werd gesteld op godsdiensttwisten. Het was verboden „eenighe questies ofte disputen van de religie te moveeren ofte voort te brengen."

Eene andere oorzaak van twist trachtte men te voorkomen door het verbod dobbelsteenen, kaartspelen of dergelijke te gebruiken, tenzij van den Admiraal vergunning was bekomen. Anders moest

20 stuivers boete betaald, het gewonnen geld moest teruggegeven worden en het spel werd overboord geworpen.

Wie twistte, hetzij aan boord of aan den wal, werd gelaarsd; wie zijn mes trok met kwade bedoelingen, ook al had hij niet kunnen steken, werd met een mes door de hand aan den mast gestoken en moest zoo lang blijven staan tot hij zijn hand door het mes getrokken had. Soms werd nog de verplichting opgelegd, den chirurgijn te betalen voor het heelen van de wond.

Wie iemand gewond had, werd gekielhaald en bij doodslag werd de moordenaar aan den doode gebonden en mede overboord gezet.

Bij kielhalen werd de delinquent onder het schip door getrokken. De straf was vreeselijk, daar hij de kans liep, wanneer hij niet diep genoeg gezonken was, zijn hoofd tegen de kiel van het schip te verpletteren, wanneer te vroeg werd doorgehaald. Eene andere straf was het „van de ra loopen", hetgeen soms tot driemaal toe geschiedde en in den regel gevolgd werd door „laarsen". De schuldige werd door middel van een jol aan de ra geheschen, nadat eerst zijn voeten verzwaard waren door lood. Vervolgens liet men hem los en haalde hem na een bepaalden tijd weer boven.

Het waren barbaarsche straffen!

Op het wegwerpen van voedsel, op dronkenschap, op onreinheid(!) en op het eigenmachtig gebruiken van vuur en licht, waren boeten gesteld. Kleinere vergrijpen werden steeds voor den z.g. „scheepsraad" gebracht, bestaande uit officieren van één schip. De koopman of de schipper was gehouden een dag van te voren dicht bij het schip

van den commandeur te houden en hem mededeeling te doen van de zitting. Een uur lang vóór de scheepsraad zitting hield, moest een vlag geheschen worden, opdat de commandeur of zijn plaatsvervanger in de gelegenheid gesteld kon worden, de zitting bij te wonen.

Zwaardere misdrijven kwamen voor den z.g. „Breeden Raad", bestaande uit officieren van de geheele vloot. Zeer ernstige zaken werden zoo mogelijk uitgesteld tot aankomst in Nederland of Batavia, tenzij een onmiddellijk ingrijpen noodzakelijk was. De veroordeelden werden dan wel aan den grooten mast opgehangen.

In overeenstemming met de opvatting dier tijden, werd niemand ter dood veroordeeld, die niet zijne misdaad had bekend. Wanneer de schuld van den beklaagde vaststond en hij bleef ontkennen, dan volgde pijniging. Over het pijnigen op de vloot is zeer weinig bekend. Soms bond men den beklaagde z.g. „kamers" (een onderdeel van een kanon) aan het lijf of wel werden „lontjes" tusschen de vingers gelegd en daarna aangestoken.

Wanneer iemand een der officieren of den rechter had beleedigd, dan moest hij soms op zijn schip, soms op alle schepen, blootshoofds met gebogen knieën en gevouwen handen God en de Justitie en den beleedigden rechter om vergiffenis smeeken en soms nog eene boete aan de armen betalen, ongeacht de toegekende straf.

Eene andere vreeselijke straf was het aan land zetten van een schuldige liefst op eene gevaarlijke, onherbergzame kost.

De handelsbelangen der Compagnie werden niet over het hoofd gezien. Eigenmachtig openbreken van kisten, pakken of vaten werd als dief-

Oude poort uit den Compagniestijd te Malakka 1642.
Foto Ind. Inst. Opname O. Collet.

AMI LIA

stal beschouwd en aan den lijve gestraft met verbeurte van gage. Ook het meenemen van koopwaren was streng verboden."

Zoo was het leven aan boord van de schepen die onder Cornelis de Houtman de verre reis aanvaardden.

Cornelis de Houtman was de zoon van Pieter Cornelisz de Houtman „raed en kapiteyn van de burgerije binnen der Goude, wesende een brouwer, bierende op Gent". De genoemde geschiedschrijver Bor vertelt over het aandeel, dat Cornelis de Houtman aan de verwezenlijking der plannen had het volgende. „Voorsg. Cornelis Houtman heeft hem begeven tot Amsterdam en soo veele gedaen bij eenige Koop-luyden, dat hij gelove krijgende na datse haer wel geexamineert hadden op het stuk van de vaert en koop-handel van O.I., hen sulke onderrichtinge gedaen heeft, dat zij als doen een Compagnie of collegie hebben gemaekt, om de voyagie op Oost Indiën aen te vangen, noemende 't selve de Compagnie van Verre en resolveerenden eenige penningen daer toe te furneeren en op te brengen, met welke penningen d'eerste drie schepen en een jacht na Oost Indiën toegerust zijn bij de voorz. koopluyden van de Compagnie van Verre, namentlijk: Hendrik Hudden, Reynier Pau, Pieter Hasselaer, Jan Jansz. Karel, Jan Poppen, Heyndrik Buyk, Dirk van Os, Syvert Sem en Arent ten Grotenhuys, en is de voorschreven Cornelis Houtman, de eerste aen-porrer van de voorschreven voyagie uyt Holland en de Nederlanden geweest, en hebben beyde de voorschreven gebroeders selfs dese eerste en ook de tweede reyse gedaen."

Op den 22en Juni 1595 is de reis voorspoedig

Oost-Indiëvaarder „Amilia".
Foto Ind. Inst.

volbracht en voor het eerst laten Hollandsche schepen het anker vallen voor de haven van Bantam, waar zes Portugeezen met hun slaven als afgezanten van den Javaanschen Gouverneur aan boord kwamen om zeer bevreesd te vragen, van waar zij kwamen en wat zij wenschten, waarop zij antwoordden: „Van Hollandt om te comen handelen in vrientschap haar specerijen tegen onse coopmanschappen".

Deze Gouverneur was de voogd van het eenig kind van den koning van Bantam, die was gesneuveld op een expeditie naar Palembang, dat tegen zijn gezag was opgestaan, en nu verzocht hij den Hollanders Palembang te gaan verwoesten, waarna zij alles mochten behouden, wat zij daar zouden kunnen buitmaken.

De Hollanders weigerden; zij waren gekomen om handel te drijven en niet om oorlog te voeren.

Dus dreven zij handel en met zoo goede uitslag, dat „verscheyde natiën als Javanen, Turcken, Chinesen, Bengalles, Arabiers, Persianen", liever met hen te doen hadden dan met de andere afnemers hunner producten, en hen waarschuwden, dat zij „de Portugesen niet en souden betrouwen".

Den eersten Juli gaat Cornelis de Houtman „op bezoek bij den Gouverneur, aan wien hij de patenten ende commissien van zijne Princelijke Excell-Grave Mauritius vertoont en in het Arabisch en Portugeesch een bondgenootschap voorstelt, een vast verbont van peyse ende confoederatie om sekerlijck te moghen handelen als alle andere Coopluyden."

De Gouverneur onderteekent het verdrag, hetwelk beide partijen onder eede bevestigen, luidende: „dat zij den anderen vast ende trouw

souden blijven, ende soo yemandt den eenen wilde overvallen, dat hij als den ghemeynen vijandt, dien uyt ghesaemder handt soude wederstaen".

Dit eerste handelsverdrag, en of- en defensief verbond, werd door Cornelis de Houtman en den Gouverneur, den Ki Patih van Bantam, den 3en Juli 1596 geteekend.

Hiermede was in vrede en vriendschap de grondslag gelegd van het Nederlandsche imperium.

Diezelfde gedenkwaardige dag wordt echter ook getuige van de eerste oneenigheid. Immers, te Bantam verschijnt een „groot heer", dien de Portugeezen keizer noemden, omdat zijn vader over meest alle koningen van Java als absoluut vorst had geheerscht; deze Radja Demak maakt gemeene zaak met de Portugeezen tegen de Hollanders, maar de Gouverneur is zijn eed getrouw, hij laat de Hollanders waarschuwen voor den verradelijken overval, dien de keizer in bondgenootschap met de Portugeezen van plan was te doen. De Hollanders doen nu den keizer weten, dat er met hen niet valt te spotten, waarop de Radja van Demak van zijn booze plannen afziet en naar Jacatra vertrekt.

Nu veranderen de Portugeezen van taktiek, en zij slagen er in den Gouverneur tegen de Hollanders op te zetten; eenigen, die aan wal zijn worden gevangen genomen, waarop de vloot de stad Bantam onder vuur neemt; nadat een kogel in het koninklijk paleis is doorgedrongen, worden de gevangenen vrijgelaten, de vloot licht de ankers en zet haar reis voort.

Het verblijf onder de Inheemsche bevolking heeft de Hollanders veel geleerd, en op hun verdere tochten komt het hun van pas dat zij „de Mal-

laeysche tale hebben geleerd, dwelck een seer bequame sprake is ende licht om leeren, en ooc diese spreken can, niet alleen heel Indien, maer oock alle de Eylanden door verstaen worden."

Op de reede van Jacatra worden zij vriendschappelijk verwelkomd door den koning van Jacatra met veel heeren en edelen, die hun „alle hulpe ende bijstant bood zoo zij iets van noode hadden". De Portugeezen echter volgen hen op den voet, reizen hen zelfs vooruit, om overal de Inheemsche bevolking met leugenachtige verhalen tegen hen op te stoken.

Dit uit concurrentie geboren vijandelijk optreden der Portugeezen mist zijn uitwerking op de Inheemsche bevolking niet. Toen de Hollanders voor de haven Toeban in Oost-Java de ankers hadden uitgeworpen en aan land waren gegaan, werden zij in alle vriendschap ontvangen door den koning van Toeban, die hun vraagt, of hij een contra-bezoek aan boord mag brengen. De gastvrije Hollanders maken alles voor de feestelijke ontvangst gereed; de Javanen naderen in zes groote prauwen, doch aan boord gekomen, trekken zij de krissen en vallen zij de Hollanders aan, en vóór deze zich kunnen verdedigen, zijn de schipper van de „Amsterdam", de commies en twee schepelingen doodelijk gewond. In het gevecht, dat nu ontstaat, behouden de Hollanders de overhand; de Javanen vluchten naar den wal, waarheen de Hollanders hen niet volgen, daar zij er de voorkeur aan geven, hun verkenningsreis van de Noordkust van Java te vervolgen. Dus zetten zij koers naar het Oosten en komen op Bali, alwaar al wederom een vriendelijke ontvangst hun deel is. Zij geven den „Koning" ammunitie in ruil voor

vee en varkens, en na aldus geproviandeerd te hebben, aanvaarden zij den 16en Februari 1597 de terugreis naar het vaderland.

Den elfden Augustus keerden drie van de vier schepen met een derde der bemanning te Texel terug, „na veel verdriet ende perycelen daer ons de almogende Heer voor bewaert heeft, dies zij Hem lof, prijs ende eere van eeuwicheyt tot eeuwicheyt. Amen."

De weg naar Indië was gebaand; de Princevlag had voor het eerst aan de Javasche kust haar banen ontplooid; de grondslagen voor onzen handel op Indië waren gelegd; de eerste aanraking tusschen Nederland en den Indischen Archipel was tot stand gekomen.

Het doel, handeldrijven, was bereikt, en indien dit niet steeds en overal in pais en vreê was geschied, lag de schuld daarvan niet bij de Hollanders en ook niet bij de goedgezinde, maar misleide en opgestookte bevolking.

Het door Amstrdam gegeven voorbeeld vond navolging; in Amsterdam werd nog één, in Zeeland werden twee compagnieën opgericht.

Op 1 Mei 1598 vertrok een convooi van twee en twintig schepen, door de regeering voorzien van geschut en ammunitie, het oranje-blanje-bleu in de mast.

Vóór de afvaart vereenigden zich de beide Amsterdamsche compagnieën, waardoor hun eskader acht schepen groot werd, uitvarende onder admiraalschap van Jacob Cornelisz. van Neck.

Drie maanden na het vertrek werd de vloot door een storm verstrooid, doch het admiraalschip

bereikte met drie schepen op 25 November de reede van Bantam.

Onmiddellijk werden de handelsbetrekkingen met de bevolking weer aangeknoopt, en daar de behandeling, die de bevolking van de Hollanders onderging, en de prijzen voor de specerijen, die de Hollanders betaalden, gunstig afstaken bij hetgeen de Inheemschen van de Portugeezen ondervonden, waren de schepen geladen en voor de thuisreis gereed, toen op Oudejaarsdag de rest van de vloot aan den horizont kwam opdagen.

Opnieuw trachtte de regent van den jongen radja de Hollanders over te halen hem te helpen Palembang te heroveren, maar Van Neck weigerde en keerde met vier zeilen op 15 Juli 1599 op Texel terug en: „zoo lang als Holland Holland geweest is, zijn er zoo rijk geladen schepen niet aangekomen."

De overige zeilschepen zetten koers naar de Molukken; onderweg daarheen brachten zij een bezoek bij den „machtigsten Coninck van geheel Java", te Toeban, en ter eere van de bemanning gaf de vorst een luisterrijk steekspel.

Aldus was ook de goede verstandhouding tusschen de Hollandsche zeevaarders en de hoofden en bevolking op Oost-Java hersteld, zóó zelfs, dat een gezant van Toeban met een geschenk voor Prins Maurits tot Madoera meereisde.

Den derden Maart wierp de vloot de ankers uit voor de haven van Ambon, waar nog nimmer andere Europeanen zich hadden vertoond dan de Portugeezen, met wie de koning van Ternate in oorlog was. De Hollanders werden zeer vriendelijk ontvangen; ze kregen een huis, om de nagelen, die ze kochten, op te slaan.

Terwijl eenige schepen voor Ambon bleven liggen, vertrok Heemskerk, de admiraal, met twee schepen naar Banda, waar hij onmiddellijk na aankomst bezoek ontving van twee broeders van den sultan van Ternate, — onze voorvaderen noemden alle Inlandsche grooten „Keizer" en „Koning" — die hem verzochten het Portugeesche fort op Ambon voor hen te veroveren; toen de vloot met drie oorlogspinken van Java was versterkt, werden de Portugeezen uit een hunner nederzettingen verdreven door de Hollanders en Inheemschen gezamenlijk.

Op Groot Banda werden, nadat een handelsovereenkomst was gesloten, te Lontar en te Neira Hollandsche nederzettingen gesticht, waar achttien man zich vestigden.

Daarop werd de terugreis aanvaard. Van de acht schepen keerden er vier na een reis van 14 maanden en 18 dagen met rijke lading in het vaderland terug. Valentijn vertelt:

„Van Neck quam den 27sten Juli met 't schip Hollandia voor Amsterdam, daar hij met 't geklank van 8 trompetten ingehaalt, van Stads wegen met wijn beschonken, en met gelui der klokken, ten teeken van hunne uitnemende vreugde, verwelkomt wierd; terwijl men Cornelis Heemskerk met Hendrik Buik na den Prins van Orangie zond, om overgave van de brieven, en de kostelijke geschenken des Konings van Bantam aan dien vorst te doen."

Over de eerste reis van de Nederlanders op weg naar Indië door Straat Magelhaes vertelt De Roever in „Oude zeevaart op Indië" het volgende:

„In 1598 werden ook door de Zeeuwsche koop-

lieden op aandringen van De Moucheron 2 schepen naar Indië gezonden, de Leeuw en de Leeuwin, waarop Cornelis Houtman als opper-commies dienst deed en dus zijn 2e reis naar Indië aanving. Houtman werd in Atjeh vermoord. In 't zelfde jaar zond de Zeeuw Ten Haaf nog 3 schepen naar Indië en vertrok een vloot van 5 schepen naar den Oost, maar door Straat Magellaan. Het is de bekende tocht van Jacob Mahu, Simon de Cordes en Sebald de Weerdt. Deze reis was de eerste Nederlandsche onderneming om door Straat Magellaan en de Zuidzee, Indië te bereiken. Reeds 't zelfde jaar overleed Admiraal Jacob Mahu en werd de reis voortgezet onder bevel van Simon de Cordes. Geen enkel voordeel heeft deze reis opgeleverd, maar de „Beschrijving van de voyagie ghedaen na de Straat Magellana" geeft een scherp beeld, welke ontberingen werden doorstaan en hoe onze eenvoudige voorouders zich daaronder gedroegen. Op den 6en April 1599 bereikte de vloot, door ziekten verzwakt en schraal van leeftocht voorzien, de Straat en eerst 5 maanden daarna, op den 6en September, de Zuidzee. De schepen dwaalden van elkaar af een deel viel in handen van den vijand en een deel belandde in Japan. Sebald de Weerdt en Balthasar de Cordes liepen de Straat weer in en overwinterden op de kust van Zuid-Amerika. De vloot van Simon de Cordes, geankerd in eene baai van de Straat van Magellaan, dicht aan den westelijken mond, deed op het strand een gedenkteeken oprichten, ter gedachtenis, dat de Nederlanders de eerste onder alle naties geweest waren, welke de Straat met zoo vele en zulke zware schepen hadden bezeild. De Generaal De Cordes stelde bij die gelegenheid

eene Broederschap in, waartoe de voornaamste leden der vloot gekozen werden, welke elkander ,,bij eede belofte ghedaen hebben, dat zij hun door gheen perijckelen, noodt, noch ook door de vreese des doots en souden laten beweghen om yets te onderstaen d'welk teghens hunne eere, tot nadeel van den welstand haers Vaderlandts, ende de begonnen reyse, soude moghen strecken, voorghenomen hebbende lijf ende leven te wagen, om met eeren, haere erfvijanden allen moghelijcken afbreuck te doen, de Hollandtsche wapenen in 't ghewest plantende, waeruyt de Koningh van Spangiën sijne schatten gaert, daermede hij teghens de Nederlanden tot noch toe een langduerighe oorloge gehouden heeft". Men noemde die broederschap, ,,die van den ongebonden Leeuw" en derzelve instelling werd met zulke ,,ridderlijke ceremoniën en heerlickheydt" als de plaatse toeliet, gevierd. De baai, waar dit voorviel, werd de Ridderbaai genoemd. Sebald de Weerdt had al spoedig gelegenheid de ,,Broeders van den ongebonden Leeuw" aan hunne beloften te houden. De nood was op zijn schip op het hoogst gestegen, de sterfte nam toe, de weinige proviand verminderde snel. Hij begreep, dat eed en plicht vorderden, om, ongezien alle gevaren, de vloot te volgen, doch onophoudelijke tegenwind en storm verijdelden zijn pogingen. Het aantal officieren was gering, schipper en timmerman waren overleden, de masten waren gekraakt, de zeilen versleten en gescheurd. Het scheepsvolk begon te morren en zelfs vertoonde zich een begin van muiterij. Nu eens door vriendelijke woorden, dan door gestrengheid, poogde hij het scheepsvolk tot rust te brengen. Een toespraak tot de

muitende matrozen spreekt ons tot het hart: „Waarmede zouden wij ons verdedighen konnen, als wij den Admirael, om naer huys te varen, zoo eerloos verlaten hadden, daer wij hem gesworen hebben sulks noch door noodt, noch door de vreese des doods te doen? Wat souden de Engelsche, de Spaengiaerden, en de andere vreemdelinghen van de Hollanders, (die ter zee geboren schynen) houden, soo wy den heelen winter ongelooflyke armoede gheleden hebbende, met den somer wederkeerden? Ten kan immers hier niet altijd stormen en waaijen —. Mijns aangaande, so lange mij den Heere den adem geeft en dencke ick voor de volbrochte reise niet na huys te keeren; maar veel eer den brandt in mijn schip stekende, met het kleynste te varen, jae liever hier met eeren sterven, als met schande naer huys te keeren."

Toch heeft De Weerdt ten slotte voor overmacht moeten zwichten. Hij kwam na eene reis van 25 maanden in 1600 Goeree binnen met nog zes en dertig van de honderd en vijf man aan boord.

In het groote jaar 1598 werd ook de tocht van Olivier van Noort ondernomen. Deze vrijbuiter heeft de eerste Nederlandsche reis om de wereld volbracht. Van de 4 schepen, die den 2en Juli 1598 uitzeilden, keerde slechts de Mauritius in Augustus 1601 terug. Prof. Heeres zegt in Colijn, „Nederland's Indië" deel I:

„Tusschen de jaren 1595 en 1602 zijn een zestigtal schepen in veertien verschillende expedities vertrokken; wij zijn in het tijdperk van de „Wilde Vaart" (1595—1603). In deze jaren zijn handelsbetrekkingen aangeknoopt met zeer verschillende eilanden van den Archipel en deze verspreiding

van onzen handelsinvloed over zoovele streken is misschien juist te danken aan het feit, dat men met een ,,wilde vaart te doen had'' ''.

Wanneer we nu weten, dat van de 32 schepen, die in 1598 uitzeilden, slechts 12 of 13 behouden terugkwamen en daaronder nog twee of drie, welke meer verlies dan winst opleverden, dan geeft ons dit een beeld van den tegenspoed, die werd ondervonden, maar ook denken wij met trots aan het doorzettingsvermogen en den ondernemingsgeest der vaderlandsche reeders.

En nu volgden de reizen naar Indië elkander onafgebroken op. Waar de Hollandsche vlag wapperde, werd de bemanning vriendelijk door de Inheemsche bevolking ontvangen, op vele eilanden werden factorijen gevestigd, en met de Inheemsche vorsten werden handelsverdragen afgesloten; telkens werd de hulp der Nederlanders tegen Inheemsche en Europeesche vijanden ingeroepen, telkenmale ook werden zij verraden, overvallen, maar niets kon hun moed verflauwen.

Indië was ontdekt en in drie jaar voeren ruim zestig schepen naar de overzeesche gewesten; die schepen behoorden aan verschillende reederijen en waren dus elkaars concurrenten.

In Nederland zag men in, dat het belang van den handel concentratie van krachten eischte en terwijl in de regeeringscolleges dit vraagstuk uitvoerig werd besproken, werden, gelijk reeds gezegd, in einde 1600 de beide Amsterdamsche compagnieën het samen eens.

In April 1601 ging een vloot van dertien schepen onder zeil, en voor Bantam gekomen, troffen zij een Portugeesche armada van acht galjoenen en twintig kleinere zeilschepen, die den onzen de

vaart wilden versperren, maar admiraal Harmensz. van Heemskerck gaf het sein tot den aanval, waarop de armada den aftocht blies.

De Hollandsche bemanning werd door de Inheemsche bevolking „wonderlicken wel onthaelt", terwijl de Portugeezen naar Ambon voeren en daar wraak namen op Hollands bondgenooten.

Intusschen werd de concurrentie groot; in 1599 was een Engelsche compagnie opgericht en in 1602 verscheen, toen een Hollandsch en een Engelsch eskader voor de reede van Atjeh lagen, daar ook een Fransch schip.

Nu werd het tijd, dat er afdoende maatregelen werden genomen en gedachtig aan de oude wapenspreuk „Eendracht maakt macht", stichtten Prins Maurits en de raadpensionaris Johan van Oldenbarneveldt in het jaar 1602 de „Generale Nederlandsche Geoctroyeerde Oost Indische Compagniet", zij gaven deze handelsgemeenschap een octrooi, dat tot het einde, in 1800, recht en wet bleef.

De „Vereenigde Oost Indische Compagnie" had krachtens dat octrooi het monopolie op de vaart naar Oost Indië, het recht in naam der Staten „mette Princen ende Potentaten verbintenissen ende contracten op ten naem van de Staten Generaal der Vereenigde Nederlanden te sluiten; om aldaer eenige fortessen te bouwen, om daer Gouverneurs, volck van oorloge ende Officiers van Justitie ende tot andere nodelijcke diensten te stellen".

Hierdoor verkreeg de Compagnie, die in Nederland een privaat-rechterlijke positie innam, in Indië een publiek-rechterlijk karakter.

Onafhankelijk van de Landsregeering, trad de

V.O.C. in Indië als souverein op, maar de handel bleef hoofddoel.

Van Oldenbarneveldt was overtuigd tegenstander van monopolies, een aanhanger van de Nederlandsche traditie van de vrijheid der zeeën, van „mare liberum" van Hugo Grotius, en een voorstander van vrijen handel en vrije scheepvaart. Hij zag echter in, dat de kleine Hollandsche smaldeelen niet op konden tegen de Portugeesche en Spaansche armada's, en in die overtuiging werd hij gesterkt door de ervaring, dat de schepen van Harmensz., na de Portugeesche vloot van Bantam te hebben verdreven, niet krachtig genoeg waren geweest om deze te beletten onze bondgenooten in de Molukken aan te vallen.

Wilde Holland zijn handelspositie in Indië versterken en consolideeren, dan was eenheid een eerste vereischte.

Aldus werd de Oost Indische Compagnie opgericht, niet om te veroveren, maar om den kooplieden het drijven van handel mogelijk te maken.

Met hand en tand verdedigde de V.O.C. haar monopolie, hetgeen Schouten en Le Maire in 1616 moesten ondervinden toen zij langs een anderen weg, dan in het octrooi genoemd, Indië bereikten. Zij voeren inderdaad de Straat Magelhaes door, kwamen bezuiden Vuurland en vonden een vaarwater, dáár waar volgens de begrippen van dien tijd het groote Zuidland moest liggen. Kaap Hoorn werd voor de eerste maal omzeild en op de kaarten was voortaan de naam Straat Le Maire te lezen.

Te Batavia aangekomen, werd de „Eendracht" op last van den G.G. Coen in beslag genomen, Le Maire en Schouten werden als gevangenen naar Neder-

land gezonden en dat niettegenstaande in het plakaat van H.H.M.M. van den 27en Maart 1614 voorkomt: „dat de Staten het voornemen omme te ondersoecken ende ontdecken, van de passagiën, havenen, landen, en plaatsen, die voor dezen niet ontdeckt ofte bevaren zijn geweest, houden voor den welstant der Vereenigde Nederlanden loffelijck, eerlick ende dienstelick. Voorts dat de Staten het besoecken van de voors. landen, voor allen en een iegelijck vrij en gemeen willen maken, en de ingesetenen tot het voorschreven ondersoeck uitnoodigen."

Le Maire en Schouten hadden niet anders dan aan dit verzoek gehoor gegeven. Art. 32 van het octrooi echter verbiedt voor Nederlanders de vaart op Indië door Straat Magellaan. Zij hadden een nieuwen weg gevonden. Na jaren wachten won Isaac Le Maire het proces tegen de Oost Indische Compagnie; maar de lust om aan het verzoek, in het plakaat van 1614 gedaan, gevolg te geven, was voor een ieder verdwenen. Een eeuw later waagde Jacob Roggeveen het om met drie schepen een reis rond Kaap Hoorn te maken en in den Stillen Oceaan ontdekkingen te doen. Hij vond vele nieuwe eilanden en kwam ten slotte in Batavia aan, alwaar hem 't zelfde lot te beurt viel als Le Maire en Schouten. Op de schepen werd op last van G.G. Swaardecroon beslag gelegd. Zij werden met de lading ten voordeele van de V.O.C. verkocht, terwijl Roggeveen naar Nederland werd gezonden.

Op 17 Juni 1602 kozen de eerste drie der veertien schepen, waaruit de eerste expeditie bestond het ruime sop.

De twee Zeeuwsche schepen onder Cornelis

de Houtman hadden op de reede van Atjeh het anker laten vallen.

Het was hier als elders. De sultan beklaagde zich over het optreden der Portugeezen, bood den Hollanders een huis aan om de gekochte peper te bewaren, en vroeg gewapende hulp tegen den sultan van Djohor, die hem een zijner wingewesten afhandig had gemaakt.

De Hollanders bewilligden in het verzoek, maar op het laatste oogenblik wierpen de Portugeezen roet in het eten en de Atjehers vergif in het drinken. De Atjehers overvielen de onzen verradelijk, Cornelis de Houtman werd vermoord, terwijl Frederik de Houtman met 95 man, die zich aan den wal bevonden, in hun slaap werden overvallen en gevangen genomen. Na een zeegevecht met elf Portugeesche galeien, die vernietigd werden, zetten de beide Zeeuwsche schepen koers naar het Vaderland.

De Amsterdamsche schepelingen bouwden met toestemming van den sultan van Bantam een steenen huis in diens kampong.

Zij troffen daar eenige Engelsche kooplieden aan en van de goede behandeling, die dezen van de Hollanders ondervonden, wordt dankbaar gewag gemaakt in een door een hunner aangehouden dagboek.

In 1603 vertrekt wederom een vloot, nu van elf schepen; de instructie aan den opperkoopman Frederik de Houtman, weder vrijgelaten en door het avontuur niet afgeschrikt, luidde: „tot voordeel en verzekering van den Indischen handel de Spanjaards, Portugeezen en hunne adhaerenten alle offensie aan te doen", en van deze opdracht hebben de opperkooplieden en admiraals zich getrouwelijk gekweten.

De schippers vestigden hun handelskantoren op verschillende eilanden, zij bouwden daar versterkingen, stichtten loges en factorijen, waar de voorraden werden opgestapeld en bewaard tot de Oost-Indië-vaarders kwamen, laadden en vertrokken.

Het eenige doel was handeldrijven met de Inheemsche bevolking, met uitsluiting van andere handelaren. Vandaar, dat de Portugeezen werden verdreven uit de Molukken, daar „de eylanden van Banda ende Molugues het principale wit is waernaer wij schieten met tractaet ofte met gewelt, op elck land een klein fortes opwerpende en met eenich krijchsvolk besettende", gelijk het in den lastbrief aan Pieter Willemsz. Verhoeff, dezen door de bewindhebbers meegegeven, luidde.

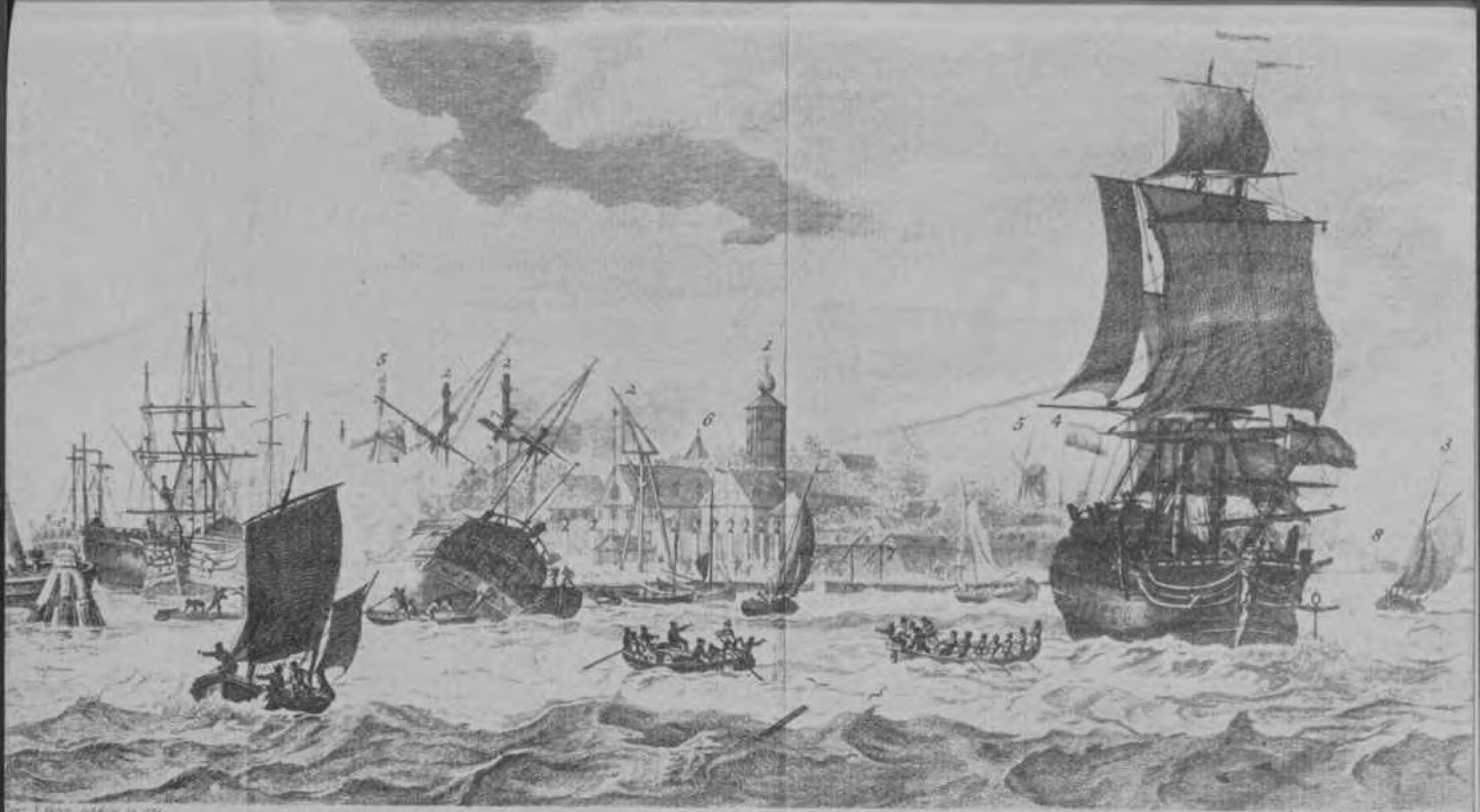
Dit alles echter geschiedde al wederom niet alleen met goedkeuren der bevolking en tegen betaling, maar zelfs op verzoek der Inheemschen en hun hoofden. In 1606 waren de Portugeezen uit Atjeh, Djohor, Patani, Bantam, Ambon en de Molukken verjaagd; de Inlandsche vorsten waren vrienden, bondgenooten en handelsrelaties der Hollanders geworden.

Op 7 November 1605 verscheen voor de reede van Bantam een kaperschip, waarop een Engelsch avonturier, Sir Edward Michelborne, het bevel voerde, en voor wien noch Inheemsche, noch Japansche, noch Chineesche, noch Hollandsche schepen veilig waren.

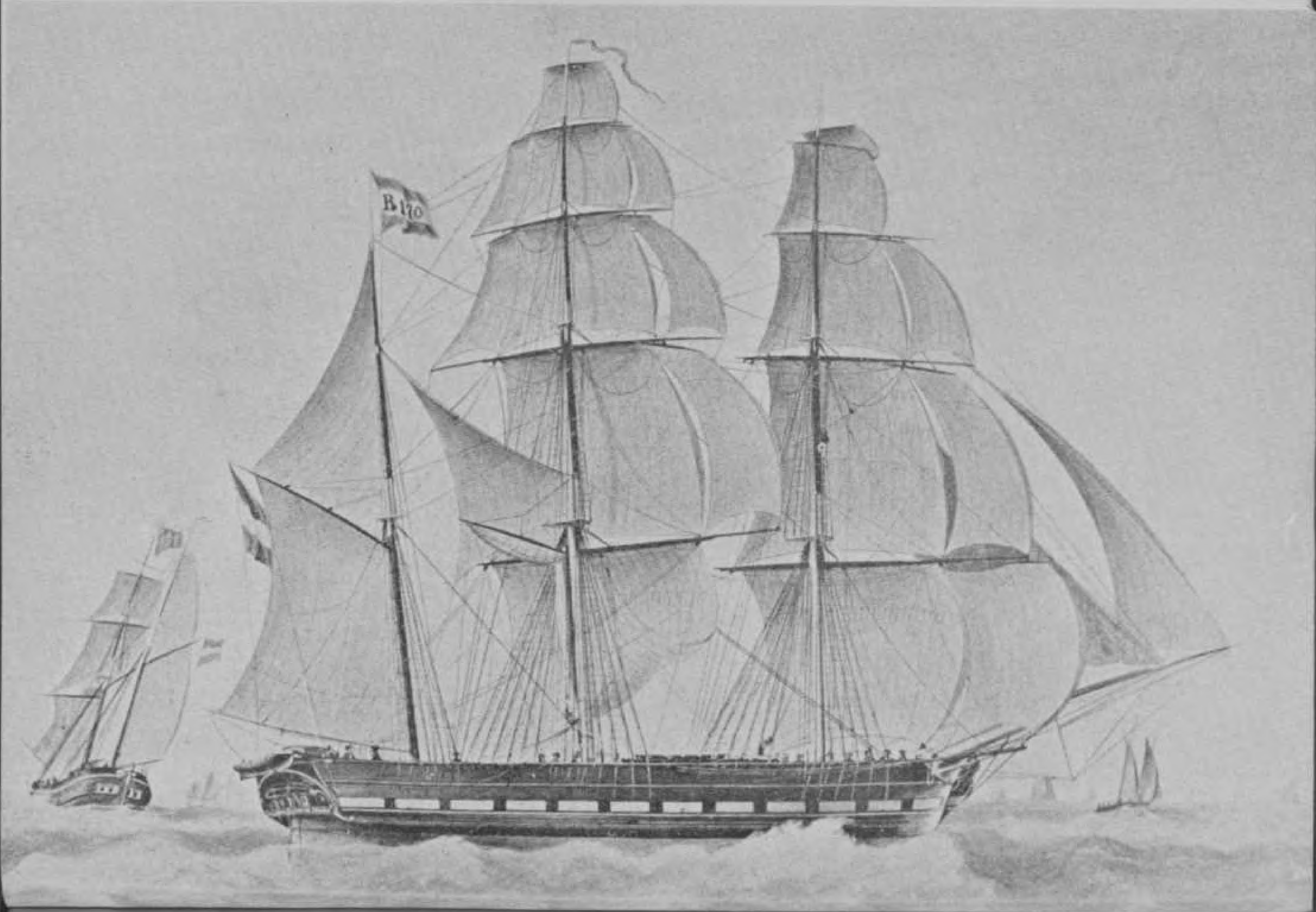
Hij volgde den raad van onzen Admiraal Weybrand van Warwijck op, en voer naar Engeland terug. Dit was onze eerste onvriendschappelijke aanraking met de Engelschen in Indië.

In het volgende jaar volgt ons eerste contact

Oud-Batavia. Gezicht op het eiland Onrust.
Foto Ind. Inst.



HET EILAND ONRUST, naby Batavia.



Bar
Reed
Uit:

met de Japanners in den Oost, immers, de stad Malakka, die door Portugeezen en Japanners bezet was, wordt door Matelieff en de troepen van den sultan van Djohore aangevallen, belegerd en ingenomen. Te Bantam teruggekeerd, ontvangt hij een gezantschap van Ternate, dat zijn hulp inroept, al weder tegen de Portugeezen. Hij maakt het schip zeilklaar, maar ondervindt tegenwerking van de bemanning.

De Hollandsche zeelieden weigerden steeds als hen bevolen werd te vechten, en immer verdedigden zij hun houding met de juiste opmerking, dat zij waren aangeworven om te varen en niet om te strijden, en terecht schreef Matelieff in zijn journaal: „al hetwelk de Heeren bewindhebbers in 't aannemen, met één woord wel hadden kunnen gebeteren."

De admiraals en opperkooplieden droegen van die nalatigheid den last, maar ook hieruit blijkt al wederom, dat de Hollanders niet op verovering uit waren, dat zij slechts vochten als zij, na het afsluiten der verdragen, trouweloos werden aangevallen, of als zij daartoe van hun Inheemsche bondgenooten het verzoek kregen, terwijl zij in dat geval meer dan eens hebben geweigerd de wapens te trekken.

Toen Matelieff bij den twaalfjarigen vorst van Bantam in 1606 op audiëntie kwam om dezen een brief en geschenken van Prins Maurits te overhandigen, verklaarden de rijksgrooten zeer verheugd te zijn over de nederlaag der Portugeezen, „maar", schreef Matelieff, „het zijn boeven", want ze hadden kort te voren een Hollandsch fort geplunderd. De Hollanders hadden derhalve geen reden groot vertrouwen in de vriendschaps-

Barkschip „Cornelis Wernard Eduard". Het eerste schip, 't welk het Reedersgeslacht Ruys liet varen.
Uit: De zeilvloot van Willem Ruys J.Dzn. en de Rott. Lloyd.

betuigingen te stellen, doch de Bantamsche gouverneur en de troonopvolger hadden de Hollanders noodig tegen de oproerige pangérans en prinsen, roofridders van beroep, onder wie de regent van Djakatra, die met een Bantamsche prinses gehuwd was, de voornaamste was.

Het was dus in Bantam allerminst rustig, weshalve Matelieff, in Nederland teruggekeerd, de Bewindhebbers aanraadde een ander „rendez-vous" voor de Hollandsche schepen te kiezen en wel Djakatra; hij kon er aan toevoegen, dat dit voorstel door den regent van Djakatra werd ondersteund; hij wees er op, dat het noodig was een vaste vestiging te hebben, daar de Indische vorsten en volken nog te weinig vertrouwen in de Hollanders stelden, die telkens weer vertrokken en hen dan aan hun gemeenschappelijken vijand overlieten; voorts stelde hij voor aldaar een commandeur aan te stellen, die aldaar zijn vast verblijf zou hebben en bijgestaan zou worden door een Raad. „De desordre die hier mede soude geweert werden, soude de kosten wel thijen dubbel betaelen".

De hoofdzakelijkheid eener vaste vestiging en van een centraal gezag werd dringender, toen op 29 September 1610 Wemmer van Berchem te Bantam de tijding bracht, dat den 9en April van dat jaar het twaalfjarig bestand was gesloten tusschen Spanje en de Nederlandsche provinciën, die den vrijheidsoorlog streden.

De Nederlanden hadden het recht bedongen op vrijen handel in Indië, die hun door de Spanjaarden en Portugeezen was toegestaan op plaatsen, die niet door henzelf bezet waren; het was duidelijk, dat voor de Hollanders grooter krachts-

inspanning voorwaarde was voor het behoud hunner positie in den Oost.

De regeering zag dat in en besloot de V.O.C. te helpen met schepen en krijgsvolk, handwerkslieden en vrouwen, om aldus een duurzame vestiging in Djakatra mogelijk te maken.

In 1610 vertrok de vloot van acht schepen onder „Gouverneur Generaal" Pieter Both, die door de Bewindhebbers der Compagnie in dat hooge ambt was benoemd en zijn aanstelling van de Staten Generaal had ontvangen op een instructie, waarbij zij zelf als Souvereinen van Indië optraden; hij zou worden bijgestaan door een „Raad van Indië".

En van dat jaar af voeren de Nederlandsche vloten regelmatig naar Indië. In „Oud Batavia" schrijft Dr. De Haan: „Het aantal uitkomende schepen bedroeg door elkaar slechts 25 per jaar, het grootste getal, dat ooit naar Indië is gevaren beliep 43 in 1722. De ruimste daarvan waren slechts 160 voet lang, de inhoud hoogstens 300 last, zoodat er nooit meer in een jaar is uitgevaren dan 13000 last. Deze Oostindievaarders, die in de 18de eeuw vaak namen droegen van buitenverblijven der Heeren Bewindhebbers, (vele er van bestaan nog heden zooals Persijn, Trompenberg, Goudestein, Beverwaart) voeren in drie groepen per jaar. De grootste vloot stak in zee omstreeks de Amsterdamsche kermis in September en heette de Kermisvloot, daarop volgden in December of Januari de Kerstmisvloot en in April of Mei de Paaschvloot. Eene reis van zeven maanden, plus de ligdagen aan de Kaap en elders, gold voor zeer bevredigend. De afvaart der retourvloot hing natuurlijk samen met het waaien

der „beurtwinden”. In den regel vertrok de groote vloot, de „eerste bezending” in November of December. De „tweede bezending”, die wachten moest op de aankomst der schepen uit Japan, China, Bengalen en Coromandel, ging in Januari. Later werd het gebruikelijk in October een „voorzeiler” af te zenden en na de tweede bezending een schip, met Chineesche waren, vooral porcelein en thee, benevens de boeken over het afgeloopen jaar. Dit heette het „theeschip” of „boekschip”. Aangezien er dus slechts twee- of driemaal per jaar verbinding met het vaderland was, (soms werd het viermaal, wanneer de regeering tusschentijds een paar schepen over Ceylon zond, dat anders niet in de route lag), kan men de algemeene belangstelling begrijpen, wanneer de tijd daar was. Vooral gold die belangstelling de eerste bezending, omdat na het vertrek van het theeschip, de patriasche schepen waren aangekomen (de Kerstmisvloot, die in September van het vorige jaar was uitgezeild) en men thans in November of December de eerste gelegenheid vond om de ontvangen brieven te beantwoorden, vooral de zakenbrieven.

Laten wij ons dit nog eventjes indenken. Het duurt meer dan anderhalf jaar eer dat men antwoord krijgt op zijne zakenbrieven. Dat inderdaad zeven maanden reis nog niet zoo slecht was, blijkt uit de premie, die de Heeren Zeventien gaven voor een dergelijke overtocht: „Ende opdat alle Opper-Koopluyden Schippers ende Stuyrluyden, 't zelve te meer mogen behartigen, ende daertoe alle uytterlijcke ende mogelijcke devoir aanwenden, soo sullen de Opper-Koopluyden, Schippers ende Stuyrluyden van alle de schepen, die voortaen

uit dese landen binnen den tijdt van ses maenden tot Batavia sullen arriveeren, tot een vereeringhe tusschen haerlieden als volght te verdeylen, genieten ses hondert guldens, binnen de sevende maend arriverende, drie hondert guldens en binnen de achtste maend hondert vijftich guldens enz.".''

Door de benoeming van den eersten Gouverneur Generaal was de souvereiniteit van Indië, tot nog toe alleen bestaande in de souvereine macht over het handelsmonopolie, feitelijk van de particuliere maatschappij overgegaan op den staat.

De Gouverneur Generaal ontving de opdracht het monopolie der specerijen tegen alle andere natiën, Spanjaarden, Portugeezen, Denen, Engelschen, te handhaven, en van den vorst van Djacatra een goed gelegen plaats te begeeren tot het bouwen van een fort om tot rendez-vous van de gansche Indische navigatie te dienen.

De grondslagen van ons gezag over Indië waren gelegd in vreedzame samenwerking met de Inheemsche vorsten en volken, en tot hun en ons gemeenschappelijk voordeel. Van toen af hebben de Hollanders orde gebracht, vrede geschapen tusschen de verschillende volken van den Archipel, deze beschermd tegen andere Europeesche volken en tegen de overheerschers van hun eigen landaard. Van toen af hebben zij welvaart gebracht, daar zij goeden prijs betaalden voor hetgeen hun werd geleverd.

Kort voor de komst van den eersten Gouverneur Generaal op Indischen bodem had Jacques l'Hermite, de opperkoopman te Bantam, een contract gesloten met den ,,Coning van Djacatra", waarbij hem tegen betaling van 1200 realen vergunning werd verleend tot vrijen handel, alsmede

een terrein werd afgestaan in het Chineesche kwartier aan de oostzijde der rivier tegenover de kotta, groot 50 bij 50 vadem „of grooter, indien sulx van noode hadden", om daarop naar believen te timmeren en steenen huizen te bouwen.

Toen Pieter Both dus zijn intocht deed, zaten de Hollanders reeds in Jacatra met toestemming van den vorst krachtens verdrag.

In 1611 verrees het steenen gebouw, dat gedeeltelijk in het moeras wegzakte; de nederzetting in Djakatra was voornamelijk van beteekenis als demonstratie tegen den gouverneur van Bantam, die gevaar liep de klandizie der Compagnie te verliezen. De Hollanders traden steeds krachtiger op, hetgeen een in Bantam gevestigd Engelschman aan zijn lastgevers over hen deed schrijven: „without doubt most of them here think themselves able to withstand any nation in the world."

Pieter Both echter achtte de haven van Djacatra ongeschikt en niet hij, maar Jan Pietersz. Coen is de stichter van de hoofdstad van Indië geworden, die op last van de Staten Generaal bij haar stichting den naam Batavia zou ontvangen.

In 1614 is Coen president van de factorij te Bantam en directeur-generaal, dus tweede man in Indië, en als de vorst van Bantam verhooging van tollen eischt, weigert Coen, en om Bantam klein te krijgen, breidt hij de factorij te Djacatra uit; hij bouwt in 1617 het huis Mauritius met muren van drie voet dik, hij bouwt op het eiland Onrust in 1618 een werf en een hospitaal onder bescherming eener batterij en schrijft aan de Heeren Zeventien in Holland „daer can in Indiën wat groots verricht worden."

En er wèrd iets groots verricht, reeds in die eerste jaren onzer vestiging. De Hollanders verdreven hun vijanden de Spanjaarden en Portugeezen, met wie zij in Europa om hun vrijheid kampten, uit den Indischen Archipel; zij waren in dapperheid, in koopmansgeest, in soberheid van behoeften, in beleid, in durf, in ondernemingsgeest, de Engelschen de baas.

In de Molukken werd een zeeslag geleverd, dien de Engelschen verloren, twee Engelsche schepen werden genomen, en Coen verbood den Engelschen bij plakaat om op de Molukken te varen.

In 1618 bouwden de Engelschen een loge in Djacatra vlak tegenover ons pakhuis, in hetzelfde jaar werd Coen benoemd tot Gouverneur Generaal.

Hij had nog geen vaste woonplaats, maar vertoefde nu eens in Bantam, dan weder in de Molukken, dan in Djacatra, terwijl de raden van Indië meestal op reis waren door den ganschen archipel, waar de Compagnie zich had gevestigd.

In Augustus van het jaar 1618 werd onze loge te Japara overvallen en uitgemoord, ook de houding van Bantam werd minder vriendschappelijk, terwijl de Engelsche nederzetting aan den anderen oever van de rivier een gevaar opleverde voor het huis Mauritius in Djacatra.

Vandaar dat Coen besloot de twee huizen Nassau en Mauritius te omringen en te versterken met een bolwerk, dat werd opgericht recht tegenover het paleis van den Coning. Coen versterkte het garnizoen tot honderd man.

De Coning beantwoordde dezen strategischen zet door aan den anderen rivieroever ook een hoogen wal en een hoog bolwerk te bouwen, waarachter zijn paleis veilig werd geacht.

Het was in die dagen, dat Coen aan de Heeren Zeventien schreef, dat het bouwen van een fort de weg zou zijn om tot „een volcomen collonie te geraeken".

Ziethier dus de aanvang van het koloniale tijdperk.

De Engelschen dachten hem vóór te zijn. Begin December 1618 verscheen Sir Thomas Dale met een vloot van vijftien schepen in Straat Soenda en hij opende de vijandelijkheden door op 14 December een Hollandsch schip te nemen.

Daarop zette hij koers naar Djacatra met het doel de Hollanders van daar te verdrijven. Coen wachtte den aanval op zijn collonie niet af, maar viel den 23en December de Engelsche loge aan de overzijde der rivier aan en verbrandde haar.

Eenige dagen later keerde onze vloot van de Molukken terug. Na een zeeslag, en een langdurig beleg van onze nederzetting, trokken de Engelschen af; de Bantammers kozen onze partij, onze collonie was gered, en den 12en Maart 1619 werd het fort gedoopt met den naam Batavia.

Door de feiten geleerd, begreep Coen, dat de rust en orde en de veiligheid slechts dan verzekerd konden worden, voor toen en voor de toekomst, als Djacatra werd genomen „omme vrije jurisdictie ende possessie op de gegeven actie te becomen."

Djacatra werd haast zonder slag of stoot — er sneuvelde één Hollander — ingenomen en Coen schreef naar Holland, „dat voet en dominie in 't landt van Java" was verkregen en „het fondament van soo lange gewenschte rendez-vous was gelegd, waarop hij de beroemde woorden laat

volgen: „Siet en considereert wat een goede corragie vermach."

De stichting van Batavia werd mede aanleiding tot een steeds geregelder verbinding tusschen het Moederland en de nu tot stand gekomen kolonie.

De Roever zegt hierover in zijn meer genoemd artikel:

„Eene enkele maal werd eene vlugge reis gemaakt zoo in 1639 de „Nieuw Amsterdam", die in drie maanden en 23 dagen de reis van Amsterdam naar Batavia maakte. Was het reizen naar en van Indië in den tijd der Portugeezen en in het begin der V.O.C. een waagstuk; in den tijd, dat Valentijn zijn uit- en thuisreizen maakte, was de vaart op Indië al een soort trekschuitendienst geworden. Toch duurden de reizen gemiddeld 7½ maand. Eerst in 1788 werd een plan gemaakt om tot een betere en vluggere verbinding met de overzeesche bezittingen te komen. Met 10 schepen zou een geregelde dienst onderhouden worden, waardoor men om de drie maanden uit Holland kon vertrekken. De geheele reis, uit en thuis was berekend op 11 maanden, als volgt verdeeld: Holland—de Kaap 3 maanden, oponthoud 8 dagen; Kaap—Ceylon—Batavia: 2 maanden, verblijf in Indië 14 dagen en daarna de thuisreis. Evenals vroeger zouden bij vluggere reizen premiën worden gegeven. Het is niet bekend of deze geregelde dienst tot stand is gekomen.

Het heeft in Indië bij aankomst of vertrek der schepen nooit aan belangstelling ontbroken. Dat kunnen wij ook nu nog zien, wanneer de mailbooten van patria komen of naar het vaderland vertrekken. Steeds zijn er honderden belang-

stellenden, die zich bij aankomst van eene mailboot naar Priok spoeden om bekenden te ontvangen of, bij vertrek, om vrienden uitgeleide te doen. Velen zullen niet weten, dat er menschen zijn die dezen tocht ondernemen, niet om vrienden te groeten, maar alleen om het „pretje" der aankomst of van het vertrek mede te maken. Voor dit publiek is het traditioneele „biertje", 't welk aan boord gedronken wordt, blijkbaar ook eene aantrekking. Juist zooals het vroeger ging, bij aankomst en vertrek der vloten, toen half Batavia een glas wijn aan boord ging drinken.

Zeer lang nog werd het vertrek officieel gevierd, was het eene gebeurtenis in de koloniale maatschappij, en nog, niettegenstaande de regelmaat der verbindingen en den enormen vooruitgang in reisgelegenheid, beseffen velen het gevoel van saamhoorigheid meer, wanneer de mailboot statig van de kade haalt onder de tonen van het volkslied. Steeds weer wordt door de groote scheepvaart tusschen Nederland en Koloniën, — waardig aangevuld door de uitgebreide interinsulaire vaart, — de grootheid van het kleine Nederland gedemonstreerd op wel zeer treffende wijze. Het is een der sterkste voorbeelden van het beleid van Nederland als koloniale mogendheid, wat gij ziet, wanneer gij de schepen, „onder Nederlandsche vlag" rusteloos ziet gaan en komen, soms voordeelig varend, dan weer minder voordeelig, maar toch altijd varende; varende, omdat de welvaart van dit land, 't welk ook de welvaart van het volk van groot tot klein beteekent, dit varen noodig maakt.

Maar laat ons terugkeeren naar de tijden van weleer! Tegen den tijd van vertrek der retour-

vloot, schreef de Regeering een algemeenen rust-, dank- en bededag uit, waarop niet gewerkt mocht worden en geene zaken mochten worden gedaan. Daarna werd op het kasteel het „scheimaal" gegeven, waarbij de Gouverneur Generaal voorzat. Eerst in 1760 onder G.G. van der Parra werd dit scheimaal afgeschaft.

Als het volk aan boord was, begaf zich de G.G. op de vloot, om den commandeur der retourvloot te autoriseeren en aan het volk voor te stellen.

Dit ging onder hoezeegeroep en gebulder der kanonnen en natuurlijk met een nieuw feestmaal gepaard." Woordelijk zegt Dr. De Haan in „Oud Batavia":

„Op de reede van Batavia maakte de vloot van een tien of twaalftal met volle zeilen en bonten vlaggetooi, wiegelende en dansende kielen, omgeven met een heir van sloepen, prauwen, sampans en biermaats een even levendigen als grootschen indruk. Eindelijk dan viel het sein van afvaart. Met trommen en trompetten, kanonschoten en hoezeegeroep zette de vloot koers tusschen de eilandjes door naar Straat Soenda.

„Van daer zoo ziet men haer weer vaeren."
„Al na dat schoone land Patria."

Op dit laatste afscheid volgde dan echter nog een laatster. Vrienden en kennissen waren een eindje meegevaren en moesten terug, men had nog extra water en verversching in te nemen, moest soms nog heel wat vertimmeren als er averij kwam of een schip lek bleek te zijn; de papieren voor de Kamer in Holland, waaraan de Secretarie dag en nacht zat te schrijven, stond men nog te ont-

vangen en de Waterfiscaal met de Commissie uit den Raad van Justitie, die de vloot werd nagezonden moest nog inspectie nemen van volk en lading en de „verstekelingen" arresteeren, die buiten de scheepsrol mee naar Holland trachtten te komen. Niet zelden duurde het een paar weken eer de vloot Straat Soenda uit en in het ruime sop was. Aan de Kaap bleef men weer een tijd liggen om te ververschen en de afgedwaalde makkers in te wachten. Daar werd een levendige handel gedreven. Men schafte er dikke kleeren aan, die de Kapenaars van de uitkomende schepen opkochten en deed er zijn Indische spullen en rariteiten van de hand. Eens de Kaap gepasseerd begon men echter huis toe te varen. De matrozen werden steeds onhandelbaarder, de schippers steeds toegevelijker; uit vrees om anders aan den wal in Holland mishandeld te worden. De scheepskok leefde in angst en beving; als hij al te slecht opschafte, legden de maats hem over zijn eigen ketel en beukten ze hem met zijn pollepel tot stokvisch. Maar kwam het Hollandsche duin in zicht dan was alle leed vergeten. Dan voeren deftige Bewindhebbers met het Compagniesjacht aan boord, bedankten het volk minzaam voor zijne goede diensten en ontsloegen het van den eed, en dan repte ieder zich om zijn boeltje binnen te smokkelen en zijne te goed staande gage te innen. Was de reis niet al te onvoorspoedig geweest, dan ontving de Admiraal eene eerepenning, enz."

Ook het volk voelde na langen tijd afwezig zijn, den machtigen invloed, die uitgaat van het weerzien van den Vaderlandschen bodem. Zoo vertelt Tavernier: „Zoo haast wij de Hollantsche kust zagen, staken alle bootsgezellen van onze

vloot die bij de vloot geweest hadden, dewelke de Maniljes gingen belegeren, een menigte van groote en kleine waskaersen achter op de hut en voor aan de voorsteeven in brant, daar de wint hen niet kon uitblazen; tot blijdschap van dat zij hun land weer zagen. Men deed dit in vijf of zes schepen, 't welk zulk een bovengewone klaarheit gaf dat de geheele vloot daer af verschrikt wierd. Op ons schip alleen stonden meer dan zeventien hondert waskaersjes so groot als klein. Onder deze waskaersen waren er zo dik als een been." "

Door den door Coen gevoerden defensieven, en ook offensieven, strijd was het Nederlandsch gezag in Indië gevestigd en de Heeren Zeventien sanctionneerden de vestiging en aanvaardden het conquest „in vollen eygendom" onder de souvereiniteit der Staten Generaal.

Desniettemin bleef ook in de zeventiende en achttiende eeuw het doel der V.O.C. handeldrijven, en het lag allerminst in de bedoeling heerschappij te vestigen over de Inheemsche bevolking.

De Compagnie had genoeg aan vestigingen op de verschillende eilanden, waar woningen voor het personeel en pakhuizen werden gebouwd, de geheele nederzetting beschermd door een fort.

Dat de V.O.C. souvereiniteitsrechten verwierf en aldus den weg baande tot de koloniseering en onderwerping van Indië, was het gevolg van gebeurtenissen van den wil der Hollanders onafhankelijk, vaak ook tegen den wil der Hollanders voorvallende, meermalen van verzoeken van Inheemsche vorsten, die de hulp der Compagnie tegen hun landgenooten of vreemde vorsten inriepen.

Toch was de V.O.C. voortdurend in strijd gewikkeld, echter meer met Europeanen die haar monopolie bedreigden, dan met de Inheemsche bevolking van den Archipel. De zegepraal op Portugeezen en Engelschen werd behaald in vele zeegevechten en in strijd te land, waarbij de Inheemsche bevolking veelal aan onze zijde stond. In den aanvang der zeventiende eeuw beheerschte de radja van Gowa, die in de hoofdplaats van zijn rijk, te Makassar, zetelde, vele eilanden rond Celebes.

De Compagnie eischte voor zich den alleenhandel in de Molukken en sloot overeenkomsten met de radja's van Ternate, van Boeton en andere eilanden, die bescherming zochten tegen de usurpatie van Gowa. De Portugeezen, Spanjaarden, Engelschen en Denen zagen hun handelsbelangen bedreigd en steunden den radja van Gowa tegen de Hollanders.

Reeds in 1609 had de Compagnie met toestemming van den radja, te Makassar een nederzetting gevestigd, doch de Inheemsche vorst kwam zijn afspraken niet na, en de Compagnie werd genoopt Makassar te blokkeeren met haar vloot, met het resultaat, dat de radja in 1637 om vrede vroeg. In 1655 was het weer mis, toen veroverde Gowa het eiland Boeton, dat onze bondgenoot was, ook Boni en Soppeng riepen onze hulp in, het einde van Gowa's macht kwam in 1667.

Alle radja's van Zuid-Celebes sloten nu verdragen met de Compagnie, waardoor de grondslag van het Nederlandsch gezag in de Molukken was gegrondvest. De Portugeezen werden gedwongen de Molukken en andere eilanden te ontruimen en hun bleef slechts een gedeelte van het

eiland Timor, waar zij tot op heden gevestigd zijn.

Met de Franschen werd zeer snel afgerekend. In 1617 verschenen een paar Fransche zeilschepen voor de reede van Bantam, vanwaar de Hollanders hen als ongewenschte gasten, immers handelsconcurrenten, verdreven. Frankrijk vergenoegde zich met een protest, was tevreden met een som geld als schadevergoeding en bleef weg van de Indische kusten.

De Engelsche Oost-Indische Compagnie was vasthoudender en de V.O.C. moest met die groote zeemogendheid wel rekening houden, en streefde derhalve naar een minnelijke schikking, die in 1619 tot stand kwam. De Engelsche en Nederlandsche Compagnieën zouden in Indië samenwerken, op Java zou elk recht hebben op de aankoop van de helft van de peper; in de Molukken kregen de Engelschen recht op de koop van een derde der specerijen, de Nederlanders op twee derde; het bestuur over de Indische nederzettingen werd in handen gelegd van een raad van defensie bestaande uit acht leden, van elk volk vier; de overeenkomst was gesloten voor twintig jaar.

Zij duurde geen vier, daar de voorwaarden van het contract niet werden nagekomen; de oneenigheid leidde tot een breuk, toen in het jaar 1623 de Nederlandsche, op Ambon gevestigde koopman, een complot ontdekte, gesmeed door Engelschen en Japanners tot verovering van ons fort; de samenzweerders stonden terecht en werden ter dood veroordeeld.

De Engelschen trokken zich terug uit de Molukken en verlieten Batavia; slechts hun nederzetting in Bantam bleef behouden, vanwaar uit zij in het einde der zeventiende eeuw door de Hol-

landers met behulp van den sultan van Bantam werden verdreven.

Engeland nam de terechtstelling, die als „the amboyna massacre" werd betiteld, — omdat men de overtuiging had, dat hetgeen in Ambon was geschied, een door de Hollanders geënsceneerde zaak was, — zeer ernstig en na veel protesten en onderhandelingen, brak de eerste Engelsche oorlog uit, die duurde van 1652—1654. De macht van Engeland in Indië was echter gebroken en keerde pas weer, zij het voor korten tijd, tijdens de Fransche overheersching in Nederland.

Intusschen hadden de Hollanders zich in den loop der zeventiende eeuw gevestigd in Padang, op Sumatra's Westkust en in Bandjermasin, waar hun door de Inheemsche vorsten stukken grond waren afgestaan, om daar fortressen en factorijen te bouwen, nadat handelsverdragen waren afgesloten.

De vrede werd slechts verstoord, telkens als Inheemsche smokkelaars in strijd met die verdragen, aan het door ons gekochte en betaalde monopolie afbreuk deden, gelijk de Atjehers en de Makassaren. En telkens ook werden wij door de Inheemsche vorsten te hulp geroepen in hun eeuwenoude twisten met de naburige vorsten en ter beslechting van hun ingeroeste veeten met andere eilanden; telkens werd onze steun verzocht als nu hier, dan daar, een ontevreden leenman zich gewapenderhand keerde tegen zijn leenheer.

In 1675 brak opstand uit in het groote Javaansche rijk, Mataram, dat Midden- en Oost Java beheerschte. De vorst van Mataram was niet in staat den opstand te bedwingen en smeekte ons

Het m.s. „Oranje" van de St.-Mij Nederland.
Foto S.M.N.

16

hem te helpen, de Hollanders konden als belooning krijgen wat ze hebben wilden; en zij vroegen het monopolie voor den invoer van geweven goederen, van de Inheemsche zeevaart, en beperking van het grondgebied, dat door Mataram in den loop der jaren op de oorspronkelijke bevolking van Java was veroverd. Aldus kwamen, toen wij de rust hadden hersteld, Krawang en het Oosten van de Preanger onder bescherming van de V.O.C., Semarang werd door de Hollanders krachtens overeenkomst bezet, alle zeehavens langs Java's Noordkust werden haar in pand gegeven om uit de tollen de oorlogskosten te kunnen vergoeden.

De Hollanders vroegen geen afstand van gebied, het eenig doel bleef de bescherming van hun handel; de regenten van de Oost-Preanger, die zich van Mataram onafhankelijk hadden verklaard, hadden zich uit eigen beweging onder bescherming der Compagnie gesteld, toen zij door den vorst van Bantam werden bedreigd.

De Inheemsche hoofden der afgestane en beschermde gebieden bleven autocraten, die echter de Compagnie in haar handel van dienst waren. In 1703 brak in Mataram een burgeroorlog uit over de troonopvolging, de troonpretendent riep de Compagnie te hulp en behaalde daardoor de overwinning, waarna hij de Hollanders beloonde met afstand van de West-Preanger en Oost-Madoera.

De Inheemsche hoofden werden onze vrienden, die ons in den Java-oorlog van 1825 met hun legers te hulp snelden en hielpen de overwinning te behalen.

In 1719 begon de tweede Javaansche successieoorlog, en ook toen had de wettige erfgenaam zijn

Southampton.
Foto S.M.N.

overwinning aan ons te danken; toen hij vier jaar later door den rijksbestierder was vergiftigd en werd opgevolgd door zijn zoon, moesten de Hollanders wederom de rust herstellen; zij namen op verzoek van den jongen Soesoehoenan den rijksbestierder gevangen en verbanden hem naar Ceylon. Meer dan eens derhalve hadden de Hollanders leden van het vorstenhuis Mataram op den troon geholpen of gehouden, maar ondank is 's werelds loon, en toen in 1740 de Chineezen in Batavia in opstand kwamen tegen de Compagnie en tot een moord op alle Hollanders besloten, maakten de Javaansche hoofden van Mataram met de Chineezen gemeene zaak, het Nederlandsche fort bij de hoofdstad Kartasoera werd overvallen, de bezetting werd vermoord of gevangen genomen, en de Soesoehoenan riep den heiligen oorlog uit.

De regent van West-Madoera bleef den Hollanders trouw en de Hollanders en Madoereezen versloegen de Javanen.

De Soesoehoenan smeekte om vrede, maar nu keerde de opstand zich tegen hem, de opstandelingen riepen een kleinzoon van den verbannen rijksbestierder tot Soesoehoenan uit, belegerden Kartasoera, namen de stad in. De Soesoehoenan vluchtte naar de Compagnie en beloofde haar alles als zij hem weer in zijn macht wilde herstellen. De Hollanders heroverden Kartasoera, de Soesoehoenan zette zich weer op den troon van Mataram, maar moest nu zijn beloften nakomen en alle rechten op Oost-Java, de westelijke helft van Madoera, Soerabaja, Rembang en Djapara aan de Compagnie afstaan, de rijksbestuurder en de regenten werden ondergeschikt verklaard aan de Com-

pagnie, die garnizoenen legerde in de hoofdplaatsen.

In het jaar 1744 vestigde de Soesoehoenan zich te Soerakarta.

Niet alle prinsen konden zich met deze oplossing vereenigen, vijf broeders van den Soesoehoenan kwamen in verzet, alsmede een neef, Mangkoe Negara. Toen in 1746 een zesde broeder zich bij de opstandelingen aansloot, ontbrandde de derde Javaansche successieoorlog, de leider der opstandelingen liet zich te Djocjakarta tot Soesoehoenan kronen.

Het resultaat was, dat het rijk van Mataram in 1755 gesplitst werd in twee deelen Soerakarta en Djocjakarta, waar tot op den huidigen dag de Soenan en de Sultan met een beperkte zelfstandigheid den scepter zwaaien, en waar de eeuwenoude Javaansche adat (gewoonterecht) en hormat (eerbiedsbetoon) in stand zijn gehouden en in eere bleven.

Aldus was geheel Java van lieverlede onder het gezag van de Compagnie gekomen, zonder dat dit ooit de bedoeling van de Compagnie was geweest. Hetzelfde was het geval in de Buitenbezittingen.

Na het blinken der Oost Indische Compagnie kwam het verzinken.

Tegen het einde der zeventiende eeuw begint het verval.

Ik geef wederom het woord aan De Roever:

„De kloeke geest, die vroegere daden kenmerkte, is verdwenen. Wij hadden het te goed. Over ondernemingsgeest van anderen werd laatdunkend gesproken. De Ostendenaren, die de thee uit China haalden, werden „het zwervend rot"

genoemd en William Dampier, een bekend Engelsch reiziger, die vermoedelijk vier maal in Indië is geweest, wordt „de bekende zwerver" genoemd.

De dienst ter zee begint te gelijken op eene beurtvaart. Met het verval der Compagnie worden zonder reden nog hooge dividenden uitgekeerd, de organisatie wordt slechter, de corruptie der ambtenaren, deze vloek voor elk geordend bedrijf, neemt bedenkelijk toe en zelfs G.G. Van Imhoff, een man, die de fouten zag en de gave en kracht bezat ze te bestrijden, bleek ten slotte niet opgewassen tegen den slechten geest, die het leven der V.O.C. sloopte. Vele maatregelen, welke door hem ten goede genomen zijn, werden na zijn bewind verwaarloosd of ingetrokken. Natuurlijk leed ook de geest op de vloot in dezen algemeenen tijd van lamlendigheid en begrijpelijk is het dat G.G. Van Imhoff meer dan anderen getracht heeft het gehalte der opvarenden te verbeteren. Scherp is de beoordeeling van Van Imhoff in zijne bekende „Consideratien". „Van 's Comp's navigatie in 't gemeen" en „Ván de vaart na Indiën op zig zelfs" is van de eerste tot de laatste paragraaf één aanklacht tegen de officieren, één waarschuwing, dat de schepen niet deugen. Maar Van Imhoff wijst ook den weg tot verbetering en het is aan hem te danken, dat er schepen gebouwd werden die vlugger konden zeilen en meer konden laden en dat te Batavia de „Académie de Marine" werd opgericht, eene school, waar cadets der Marine werden opgeleid tot Luitenants ter zee, die dan op de schepen der Compagnie zouden varen."

Dr. De Haan zegt in zijne beschrijving der

Académie de Marine: „Het zeevolk der Compagnie was gelukkig nog altijd gelijk aan het beste in Europa."

Van Imhoff drukt het aldus uit: „niettemin heeft de Compagnie veel tijds het schoonste gemeene zeevarend volk, dat men misschien in Nederland vinden sal."

Het zijn de officieren, die niet deugen. Dr. De Haan vervolgt: „wat ontbrak, waren kundige officieren, voor wie eer en plicht meer dan holle klanken waren! Hoogst gunstig op het gehalte harer zee-officieren had vroeger de omstandigheid gewerkt, dat, wanneer 's Lands vloot werd afgedankt, tal van kapiteins en luitenants tot de Compagnie overgingen, die anders broodeloos waren geweest; maar sedert 1713 was de zeemacht van den staat nog maar een schim van vroeger grootheid, en op de enkele bodems, die soms, zijn vlag gingen vertoonen, konden geene officieren gevormd worden, die het peil hunner collega's bij de Compagnie hadden verhoogd."

Dat peil stond inderdaad zeer laag, want, men diende de Compagnie om den broode en „fatsoendelijke luyden" zooals Van Imhoff zegt, „rekenden het zig voor eene schande naar Indië bij der zee te varen".

Door oprichting der Académie de Marine heeft Van Imhoff getracht een beter gehalte officieren voor de vloot op te leiden. Het heeft niet mogen baten. Later werd nog eene Marineschool te Semarang opgericht. Dr. De Haan zegt: „In hoeverre echter tusschen de Marineschool te Semarang, die vrij lang heeft bestaan, de door Van Kinsbergen in 1782 ontworpen Kweekschool te Amsterdam en de Académie te Batavia verband

is te vinden, zullen wij wellicht bij eene volgende gelegenheid onderzoeken." Volgens de Roever bestaat dit verband ongetwijfeld. Er is een verre maar niettemin duidelijke overeenkomst tusschen het interne leven op de Académie de Marine te Batavia en tot een vijf en twintig jaar geleden op de Kweekschool voor de Zeevaart te Amsterdam. De Kweekschool voor de Zeevaart bestaat nog, heeft vele bekwame officieren geleverd en zal dit, zoo wij hopen, nog jaren lang doen.

Nog zij vermeld, dat de Académie de Marine in 1743 opgericht werd in de vroegere Toko Merah, het tegenwoordige gebouw van de „Bank voor Indië".

Dat inderdaad de zeemacht van den staat nog maar een schim van vroeger grootheid was, werd maar al te duidelijk gevoeld. Gedurende den Engelschen oorlog van 1780—1784 vielen vele onzer bezittingen in handen van Engeland. Wij verloren de kust van Koromandel."

Toen de Vereenigde Provinciën onder Fransche overheersching kwamen en in 1796 de Staten Generaal plaats moesten maken voor de Nationale Vergadering, verwierf deze vergadering „de beschikking over de bezittingen van den Staat in Oost en West Indië" waardoor de „Vereenigde Oost Indische Compagnie" werd opgeheven, en de republiek haar erfgename werd.

De Bataafsche Republiek werd souvereine van Indië.

De Staatsregeling van 1798 vernietigde het octrooi der V.O.C. en de republiek nam tot zich al hare bezittingen en eigendommen; de Heeren Zeventien waren in 1796 vervangen door een

,,committee tot de zaken van den Oost Indischen handel en bezittingen", welk comité in 1800 zijn bevoegdheden overdroeg op een ,,Raad der Aziatische bezittingen en établissementen"; deze raad werd in 1806 opgeheven en ,,de bestiering der koloniën kwam bij uitsluiting aan den Koning"; bij de inlijving in 1810 werd wat ons nog restte aan koloniaal bezit geplaatst onder leiding van het ,,Ministerie de la Marine et des Colonies" te Parijs, waarbij werd ingesteld een ,,Division des Colonies Hollandaises".

Indië was voor een groot gedeelte verloren, dus was rampspoed geboren. De Engelschen hadden zich van verschillende onzer buitenposten meester gemaakt, gedeeltelijk met, gedeeltelijk zonder ons goedvinden.

Java bleef voor ons behouden, verder bleven wij gevestigd te Palembang, Banjermasin, Makassar, Koepang en in de Molukken.

Met het einde der V.O.C. begon ons land zich te bemoeien met het inwendig beheer der koloniën. Maarschalk Daendels werd door Koning Lodewijk naar Indië gezonden om dit bestuur te grondvesten; hij deed dit, doch werd bij de inlijving van ons land bij Napoleon's keizerrijk, teruggeroepen.

In Augustus 1811 volgde de verovering van Java door de Engelschen, in wier naam Raffles als luitenant-generaal op even roekelooze wijze regeerde als Daendels dit voor zijn Franschen vorst had gedaan.

Na het herstel onzer onafhankelijkheid in 1813, werden wij bij de Conventie, in Augustus 1814 te Londen gesloten, in het bezit al onzer koloniën hersteld.

Nederland als souvereine staat, was souverein ook van Nederlandsch Oost-Indië.

Een nieuw tijdperk van bloei brak aan, en een nieuwe periode in de scheepvaart op Indië, toen in 1824 de Nederlandsche Handel Maatschappij werd opgericht, en de Nederlandsche scheepvaart van den Nederlandschen Staat de haar toekomende bescherming ontvingen.

HOOFDSTUK IV

Wij stoomen naar Indië

Toen de Oost Indische Compagnie in haar nadagen alle kwalen des ouderdoms vertoonde, had zij meer dan ooit te voren rekening te houden met de wenschen der Regeering, en het was niet aan een oplaaien van energie of aan haar initiatief te danken, maar aan een opdracht haar gegeven door de Algemeene Staten, dat in 1780 een regeling werd ontworpen voor een „spoedige en gereguleerde correspondentie" van Nederland met de bezittingen in Indië. De dienst zou een driemaandelijksche zijn en worden onderhouden door tien schepen.

Inderdaad hebben tien zeilschepen, als brik getuigd, herhaaldelijk de reis gemaakt. Deze schepen hadden een lengte van tachtig voet en konden een lading van zestig last innemen. De equipage bestond uit ruim twintig man, waaronder drie opper-officieren en een chirurgijn, die een afzonderlijke tafel hadden. De uit- en thuisreis duurde elf maanden; Holland—Kaap de Goede Hoop drie maanden; acht dagen oponthoud aan de Kaap; de Kaap via Ceylon naar Batavia twee maanden; een verblijf in Indië van veertien dagen.

Van der Chijs' Plakkaatboek vermeldt bijzonderheden over deze pakketvaart. De eerste pakketboot vertrok 1 September 1788 naar zee en was 3 Augustus 1789 te Texel terug. De volgende vertrok 22 December 1788 en was 9 November 1789 terug; zij voldeden dus vrij goed aan het gestelde programma om in elf maanden

uit en thuis te zijn. Later waren de reizen echter van belangrijk grooteren duur, en van regelmaat in de tijdstippen van vertrek — juist een der eerste vereischten voor een pakketdienst — was al spoedig door allerlei oorzaken geen sprake meer. In 1784 was op verzending van brieven van particulieren uit Indië en de Kaap naar Nederland eenige orde gesteld; de brieven werden ter generale secretarie bezorgd en aldaar in een of meer kisten of pakjes, al naar mate van het volume, gepakt en zooveel mogelijk met schepen van de Kamer van Amsterdam naar deze gezonden. Op een bepaalden tijd voor den zeildag der schepen, werd een ieder per advertentie gewaarschuwd, binnen welken tijd de brieven ter secretarie moesten worden bezorgd. Deze briefbestelling nu zou in het vervolg ook door de pakketbooten geschieden; men hoopte daardoor niet alleen de regelmatigheid van dezen postdienst te verbeteren, maar ook het getal der brieven te doen toenemen, en de porti van die brieven ten voordeele van den pakketdienst te doen strekken.

In 1801 was van „'s Compagnies navale magt" nog slechts één brik, de „Kraay", over.

Na het herstel onzer onafhankelijkheid werd ook de Nederlandsche scheepvaart op Indië hersteld.

In 1822 begon de firma A. van Hoboken en Zn. te Rotterdam, in 1774 door den ondernemenden Anthony van Hoboken gesticht, zich op het geregeld vervoer van passagiers toe te leggen. Reeds bij missive van 30 Maart 1818 had Minister Goldberg medegedeeld, dat „Hoboken's huis was geplaatst onder de zoodanige, welke zich op den handel en scheepvaart op Oost-Indiën toelegden,"

en werd hij in de gelegenheid gesteld deel te nemen aan de uitzending van goederen naar Indië. De regeering benutte zijn schepen ook voor het transport van militairen naar Java en meestal ging er een honderd man per schip. Voor den gezondheidstoestand aan boord van de schepen van Van Hoboken werd goed zorg gedragen; als merkwaardigheid wordt vermeld, dat die schepen een instrument voor luchtververschìng meevoerden!

De journalist A. Voogd verhaalt in „De Scheepvaart op Indië en de Rotterdamsche Lloyd" omtrent de reizen dier schepen het volgende:

„Toen de „Jonge Jacobus" op 7 November 1822 met een retourlading te Hellevoetsluis binnenviel, bevonden zich op dien bodem luitenant-kolonel Taets van Amerongen, aide-de-camp van den Gouverneur-Generaal en de luitenant-ter-zee 1ste klasse Coopmans, die als afgezanten van den Landvoogd naar den Koning gingen om het heugelijk nieuws van de inneming van Palembang te melden. Dat schip deed de reis in acht maanden en acht dagen, wat toen als buitengewoon snel werd beschouwd. De voeding aan boord stond bekend als zeer goed. In 1824 lezen wij van een passagier, die met zijn echtgenoote voor *f* 2.000.— „alles inbegrepen behalve wijn en dranken" passage nam. In 1824 betaalde een eerste klasse passagier (Gouvernementspassagier) voor zijn passage, (hut tusschendeks) *f* 500.—; voor tafelgeld, berekend op 150 dagen à 14 stuiver, *f* 105.—; voor het maken van de hut *f* 90.—; en voor extra tafelgeld, berekend 150 dagen à 11 stuivers, *f* 82.10, zijnde totaal *f* 777.10. Inderdaad, de exploitatie van dusgenaamde passagiersschepen —

d.w.z. schepen, die op passagiersverkeer beter waren ingericht dan in de zeventiende of achttiende eeuw mogelijk was, maar die desalniettemin nog het vervoer van lading als hoofdzaak beschouwden en moesten beschouwen — bleef niet tot de firma Van Hoboken beperkt. Maar ook de thans niet meer bestaande firma's Hendriks en Co. en W. H. Meursing te Amsterdam brachten snelvarende schepen in de vaart, die een betrekkelijk groot aantal passagiers konden opnemen."

En nu ontplooide zich de bloeitijd voor de Nederlandsche Koopvaardijvloot, die zijn hoogtepunt bereikte, toen het zeilschip door de stoomboot werd opgevolgd.

De geschiedenis der Stoomvaart op Indië is de geschiedenis van twee maatschappijen, de Stoomvaart Maatschappij Nederland en de Rotterdamsche Lloyd, die zich later met de Koninklijke Paketvaart Maatschappij verbonden tot de Nederlandsche Scheepvaart Unie.

Doch is in het begin nauw saamgeweven met het ontstaan en de wording van de Nederlandsche Handel Maatschappij.

De V.O.C., die niet slechts een soort koloniaal bestuur was geweest, maar in de eerste plaats een importeurs-organisatie, die het monopolie van den handel, dus van de scheepvaart, op Indië had, was ten offer gevallen aan de beginselen van vrijheid, gelijkheid en broederschap; de aandeelhouders waren zonder schadevergoeding aan den dijk gezet en nu rees de vraag wie de voordeelen zou genieten, die Indië nog immer bleef opleveren, de Staat of de particulier. Wie zou dus de goederen vervoeren, de gemeenschap of de enkeling.

Die principieele kwestie, met haar zeer prac-

tische gevolgen, was jarenlang het onderwerp van discussie en proefneming.

Toen, — in 1823 —, kwam Mr. Herman Muntinghe, na een Indischen diensttijd van twintig jaren met verlof in het vaderland. Muntinghe was door zijn positie van advocaat-fiscaal bij den Raad van Aziatische bezittingen in aanraking gekomen met Indië, vertrok naar den Oost en was daar bij de hervorming van het landelijk stelsel de rechterhand van Raffles. Na de Restauratie werd hij president van den Raad van Financiën en hoewel tegenstander der „verplichte leveranties", achtte hij ten opzichte van den handel het prijsgeven der eeuwenoude organisatie als die der V.O.C. niet raadzaam.

Teruggekeerd in Nederland lichtte hij Koning Willem I in over den deplorabelen economischen en financieelen toestand der Koloniën. Hij wees er op dat alle kosten van bestuur voor rekening van Nederland kwamen, terwijl de economische voordeelen werden genoten door Engelschen en Amerikanen.

Hij wist den Koning er van te overtuigen, dat de toestand onrustbarend was en dat ingrijpende maatregelen dringend noodzakelijk waren ten einde te voorkomen, dat Indië een Engelsche belangensfeer zou worden, waarvan het gevolg zou kunnen zijn, dat wij Indië evenzeer zouden verliezen als onze nederzettingen in Voor-Indië. Ingevolge zijn gesprekken met den Koning stelde hij een onderzoek in naar de stemming heerschende onder de kooplieden en fabrikanten te Antwerpen, Dordrecht, Rotterdam, den Haag en Amsterdam, die met Indië zaken dreven, en daarbij bleek hem, dat het denkbeeld van concentratie in den

Indischen handel den boventoon voerde, terwijl ieder inzag, dat het hoog tijd voor krachtig ingrijpen was.

In zijn rapport geeft hij den weg tot herstel aan, waar hij zegt: „De ondervinding van tegenspoed had echter, zoo het mij voorkwam, de gemoederen week, buigzaam en geleidelijk gemaakt. Dit gevoel had zelfs, zoo ik mij niet bedrieg, eenen dieperen indruk gemaakt, dan de vooroordeelen, waarmede sommigen nog behebt waren. Hierbij kwam tot mijn innerlijk genoegen, eene, het zij zonder offensie gezegd, voor Amsterdam, boven verwachting hooge graad van vertrouwen, op Zijne Majesteit den Koning en op den Koning personeel, als de eenige bron uit welke hulp en herstel in de tegenwoordige verlegenheid zoude voortvloeijen".

En Zijne Majesteit Koning Willem I gaf aan die roepstem gehoor, besloot „ieder Nederlander een ordentelijk bestaan" te geven, en stichtte de „Nederlandsche Handel Maatschappij".

Dr. W. M. F. Mansvelt heeft in een standaardwerk de „Geschiedenis van de Nederlandsche Handel Maatschappij", ter gelegenheid van het eeuwfeest, beschreven.

„Wat den status betreft", aldus Dr. Mansvelt, „van den beginne stond vast, dat het lichaam een „naamlooze maatschappij" zou zijn, zonder onderworpen te zijn aan eenige bemoeienis of controle vanwege den Staat. Minder daarmede in overeenstemming sprak de Koning in een ander gedeelte van het ontwerp over het „bestieren van den grooten handel". Bestieren werd daarom veranderd in „aanmoedigen".

„Duidelijk werd bepaald, dat de nieuwe Maat-

schappij geen monopolie zou krijgen en ook verre gehouden zou worden van alle landbezit en souvereine rechten in de voormalige bezittingen van de O.I. Compagnie.

Aanvankelijk luidde de naam Nederlandsche Handels Maatschappij. Elout bracht de wijziging aan.

Het kapitaal was in het ontwerp bepaald op *f* 12 à 18 millioen; doch aan het bestuur werd overgelaten een geldleening aan te gaan tot een gelijk bedrag als het aandeelenkapitaal, zoodat dus uiterlijk over *f* 36 millioen beschikt zou kunnen worden. Ook over deze eventueele geldopneming werd in den definitieven tekst niet meer gesproken. Het kapitaal werd nader vastgesteld op *f* 12— *f* 24 millioen.

De Koning garandeerde $4\frac{1}{2}$ % interest en beloofde voor zichzelf en Zijn Huis eerst voor *f* 3 millioen, later voor *f* 4 millioen in te schrijven. Om zich niet weer aan een échec bloot te stellen, gelijk bij de mislukte Thee-compagnie van 1815, kondigde de Koning vooruit aan, dat Hij ook de rest nemen zou, zoo onverhoopt op 30 Juni niet voor het aangekondigde minimum ingeschreven zou zijn.

Nadat Zijn besluit genomen was, had de Koning liefst zoo spoedig mogelijk tot de verwezenlijking van zijn plannen wille overgaan. Doch op aandrang van Elout schijnt men eerst de goedkeuring door het Engelsche Parlement van het juist den 17den Maart gesloten Verdrag te hebben afgewacht. Ook werd tegen den 25sten Maart een conferentie met eenige kooplieden te Amsterdam belegd. Muntinghe, die zich te Groningen bevond, werd eveneens uitgenoodigd tot deze bijeenkomst.

Hals over kop moest hij overkomen en zijn toegezegde verhandeling over het koloniale stelsel van beheer en over de Indische financiën in den steek laten. Zulk een vaart had hij niet gedacht, dat de zaken zouden loopen. Maar de Koning meende, dat men, in afwachting van verdere beslissingen over wijziging van het koloniaal beheer, alvast beginnen kon met den handel te reorganiseeren; temeer, daar wij, als de zwakste partij, ter compensatie van de, in het verdrag met Engeland over en weer bedongen, gelijke kansen in elkanders koloniën, andere maatregelen zouden moeten nemen, om stand te houden tegen deze bevriende mogendheid, maar gevaarlijken concurrent.

Zoo verscheen nog voor het einde der maand het Koninklijk Besluit van 29 Maart 1824, No. 163 (niet in het Staatsblad), waarbij de Nederlandsche Handel-Maatschappij opgericht en de inteekening voor het publiek opengesteld werd. In niet minder dan negen alinea's bevat de considerans de overwegingen van den Koning. Het Besluit was een bazuinstoot, die de Nederlandsche natie opriep tot het scheppen van een „krachtige en wel bestuurde vereeniging van toereikend vermogen en gemeenschappelijken arbeid", waardoor „nieuw leven aan alles" gegeven zou worden. In de eerste plaats zouden de Oost-Indische koloniën tot dat doel dienstbaar gemaakt worden en als ruggesteun werden aan de Nederlandsche Handel Maatschappij toegezegd alle leverantiën en verschepingen, bestemd voor de Koloniale Regeering, welke vroeger versnipperd werden over talrijke particuliere ondernemers. Behalve Nederlandsch-Indië zou ook Britsch-Indië, op grond van het juist afgesloten tractaat, voor de Nederlanders

Gibraltar
Foto S.M.N

als meest begunstigden openstaan. Daarom zou de Nederlandsch Handel Maatschappij ook „de vaart en handel op alle andere gedeelten van Indiën en omliggende plaatsen" voor haar rekening moeten nemen, alsmede den theehandel op China en de visscherij in de Indische zeeën. In het algemeen zou de N.H.M. alles moeten aanpakken, wat zou kunnen strekken „tot aanmoediging van nationalen handel, scheepvaart, visscherij, landbouw, fabryken of trafyken". Over de meest doeltreffende middelen ter bereiking dier oogmerken zouden de aandeelhouders zelf moeten beslissen. De Nederlandsche Handel Maatschappij zou immers moeten zijn het product van „gemeenschappelijken arbeid". Na sluiting der inschrijving zouden de aandeelhouders, als gold het een Constituante, bijeen moeten komen ter ontwerping van de statuten. De inschrijving zou uiterlijk 30 Juni gesloten worden, of zooveel eerder als er *f* 12 millioen bijeen was. De Kamers van Koophandel en Fabrieken in de steden Amsterdam, Antwerpen, Brugge, Brussel, Dordrecht, Gent, Leiden, Middelburg, Ostende en Rotterdam zouden in hun bureaux lijsten ter teekening gereed leggen. Langs officieelen weg werd het privaatrechterlijk lichaam in het leven geroepen."

Aldus werden alle leveranties en verschepingen tusschen Nederland en Indië aan een jong, levenskrachtig lichaam toevertrouwd. Het nationale karakter van de N.H.M. bleek op elk terrein, dat door haar zou worden ontgonnen.

„Door haar ondernemingen zou de N.H.M. natuurlijk bijzonder treden op het gebied van de scheepvaart. Hieromtrent bevatten de A.v.O. dan dan ook verschillende voorschriften. De N.H.M.

Santa Margarita bij Genua.
Foto S.M.N.

zou voor het overbrengen van goederen uitsluitend gebruik mogen maken van Nederlandsche schepen onder Nederlandsche vlag en door Nederlanders gevoerd, en wel bij voorkeur van schepen hier te lande of in 's Rijks overzeesche bezittingen gebouwd. Het zelf optreden als reeder hield men na de ervaring met de O.I.C. voor onraadzaam. Art. 76 der A.v.O. bepaalde, dat de Maatschappij in het algemeen met gehuurde schepen zoude varen, „met uitzondering alleen, wanneer uit hoofde van den aard der ondernemingen of de omstandigheden het varen met eigen schepen doelmatiger is". Daarmede was ten eerste bedoeld de Maatschappij te vrijwaren voor willekeurig hooge vrachten door een samenspanning van reeders en ten tweede de mogelijkheid open te houden eigen schepen te koopen voor bijzondere expedities. Bovendien had de Koning nog een ander plan. De Kabinets-statuten stelden voor, dat de N.H.M. een geregelde paketvaart zoude openen op Indië, hetzij met zeil-, hetzij met stoombooten. Ook met andere oorden konden dergelijke vaste communicaties in overleg met den Directeur-Generaal der Posterijen bewerkstelligd worden. De vergadering echter verwierp dat artikel eenparig; de reeders waren blijkbaar bang, dat zij met hun verouderd materiaal dan verder wel thuis konden blijven. In het „Overzigt" kwam de Koning echter op dit punt terug. Overwegende, „dat de geest der eeuw de strekking heeft om door nieuwe uitvindingen, de bestaande middelen van vervoer te verbeteren en meer volkomen te maken", achtte Hij het op den weg der Maatschappij ook in deze voor te gaan, zonder te letten op den te kennen gegeven wensch van aandeelhouders.

De scheepsbouw zou geen concurrentie behoeven te vreezen, daar het de Maatschappij bepaald verboden was, werven of inrichtingen te bezitten voor het bouwen of herstellen van schepen. De Maatschappij zou het aanbouwen van een doelmatig type moeten bevorderen door de nieuwe schepen voor eenige opeenvolgende reizen bij voorbaat in te huren. Ten opzichte van de door de N.H.M. te gebruiken schepen stelde de Koning zich, buiten eenig artikel der statuten om, een regeling voor, die voor het Rijk wederom een groote bezuiniging zou kunnen meebrengen. Reeds in het concept-oprichtingsbesluit en later in de Kabinets-statuten werd voorgesteld samenwerking van de Nederlandsche Handel Maatschappij en de Koninklijke Marine. De Koninklijke Commissie had dit punt laten rusten, doch in het „Overzigt" kwam het onderwerp weer ter sprake en bood de Koning aan, dat de Marine in tijd van vrede schepen, materiaal en manschappen leveren zou, maar in oorlogstijd deze met andere te leenen manschappen en schepen van de Maatschappij terug zou ontvangen. Zoo konden het Rijk en de Maatschappij elkaar voort helpen en afwisselend voordeel trekken van dezelfde materie. De Directie moest maar eens overleggen met het Ministerie van Marine, meende de Koning", aldus Dr. Mansvelt.

„In haar streven, door verschillende proefvaarten hier en daar in den Archipel eens poolshoogte te nemen, werd de Factorij belemmerd door de Indische wetgeving, die alleen aan in Indië thuisbehoorende schepen de kustvaart toestond. Europeesche schepen moesten met ongebroken lading de opengestelde havens binnen-

loopen en aldaar geheel lossen. De bezorging op de plaats van bestemming was aldus voor de kustvaart gereserveerd. Deze regeling leidde tot onnoodige overlading en kosten. Voor Java had dit voorschrift nog eenige reden van bestaan; daar waren in ieder geval vaartuigen te bekomen. Doch dit monopolie was volkomen misplaatst ten opzichte van de buitenbezittingen. Slechts hoogst zelden deed zich een gelegenheid voor van afvaart naar meer verwijderde plaatsen. Zelfs met Padang bestond nagenoeg geen communicatie. De Factorij moest b.v. zes weken tevergeefs wachten om een partijtje goederen aan haar Agent toe te zenden. Ten slotte was zij gedwongen zelf een vaartuig in zijn geheel te charteren en kreeg zij aldus een buitensporigen vrachtprijs te betalen voor een geringe partij goederen. Daar verzoekschriften geen uitwerking hadden, was het eenige middel om aan de bezwaren te ontkomen, het bezit van eigen schepen. Reeds bevonden zich de „Koningin der Nederlanden" en de „Harmonie" onder het beheer van de Factorij. In 1828 werd het Brikschip „Mercator" te harer beschikking gesteld. Het nut van deze schepen en van eigen betrouwbare kapiteins achtte de Factorij zooveel waard, dat zij de Directie verzocht, nog meer vaartuigen van klein charter naar Indië te zenden."

„De N.H.M. had door den opstand der Belgen en door den minder gunstigen loop van haar zaken de bescherming van scheepvaart en scheepsbouw in 1831 aanzienlijk moeten beperken. Zij besloot toen, de schepen alleen voor de retourreis te charteren en daarvoor niet meer dan *f* 155.— per last te besteden, wat een gevoelige vermindering

beteekende voor de Nederlandsche reederijen. Ook de toezegging van twee uit- en thuisreizen voor nieuw gebouwde schepen werd ingetrokken en vervangen door een begunstiging met twee retourreizen. Dit, gevoegd bij het staken der Gouvernements-premies op ultimo December 1829, deed den scheepsbouw tot stilstand komen. In 1831 werd slechts één kiel voor de groote vaart gelegd.

De toekomst van de in het leven geroepen Nederlandsche vloot scheen geheel te verduisteren, toen de Franschen en Engelschen embargo legden op onze schepen en de Factorij genoodzaakt werd gebruik te maken van schepen onder Amerikaansche vlag.

Gelukkig bleek het oorlogsgevaar een voorbijgaande schaduw. De toekomst klaarde zelfs geheel op door de uitkomsten van het Cultuurstelsel en het besluit der Regeering, de producten door bemiddeling van de N.H.M., die alleen van Nederlandsche schepen gebruik kon maken, in het moederland te verkoopen.

De Maatschappij, daardoor hoofdzakelijk als commissionair charterend, besloot een vrachtverhooging van *f* 10.— toe te staan voor suiker en specerijen, om tegemoet te komen aan de klachten der reederijen, die meenden tegen den verlaagden vrachtprijs niet meer met voordeel te kunnen varen. De „Nederlandsche Scheepsreederij" te Amsterdam, die blijkbaar met veel te dure schepen zat, was zelfs in moeilijkheden geraakt. Zij werd door de Maatschappij financieel gesteund. De Directie achtte den nu aangeboden prijs voldoende, wanneer de schepen onmiddellijk na de lossing weer zee kozen. Reeders moesten zich

de aanvankelijk toegestane vrachten, vastgesteld in aansluiting aan die, oudtijds door de Oost-Indische Compagnie besteed, en gebaseerd op één rondreis per jaar, definitief uit het hoofd zetten.

Slechts tijdelijk werd een uitzondering gemaakt, in verband met de behoefte aan scheepsruimte, die in de naaste toekomst te voorzien was, nu de cultures zich bleven uitbreiden. De Directie loofde weer twee uit- en thuisvrachten tegen verhoogden prijs uit voor de eerste 12 bodems, die op stapel gezet zouden worden. Zij stelde zelfs den Koning voor, de premies opnieuw in te voeren. Doch de omstandigheden waren er niet naar, dat de regeering zich eenige bijzondere uitgave veroorloven kon.

Een toezegging door de Maatschappij van twee uit- en thuisreizen tegen *f* 180.— per last bleek reeds aantrekkelijk genoeg. In anderhalve maand kreeg zij het door haar gevraagde maximum-aantal aangeboden.

Ook tegen het aannemen van Belgische reeders, die hun bedrijf naar het Noorden overbrengen wilden, werd geen bezwaar gemaakt. De Cock had zich reeds in 1831 te Rotterdam gevestigd en van den Koning Nederlandsche zeebrieven ontvangen. Sinave bracht zijn zaken van Brugge over naar Amsterdam. Hun voorbeeld werd door verscheidene andere als Serruys, Moll en Donnet gevolgd.

De begunstiging met twee uit- en thuisreizen behoefde niet weder verleend te worden. Reeders bleken reeds bij toezegging van twee retourreizen „moeds genoeg te bezitten", om, „zich met die uitzigten tevreden houdende, een aantal van niet minder dan 14 bodems op stapel te zetten".

De bijzondere aanmoediging der scheepsbouw werd in 1835 gestaakt. De Directie was van meening, dat de vloot groot genoeg was, nu er sedert de oprichting der Maatschappij een hoeveelheid van 34.000 lasten aangebouwd was, terwijl de behoefte der Maatschappij in 1835 niet meer dan 24.000 lasten bedroeg.

In het belang van het Departement van Marine verzekerde de Handel-Maatschappij bij wijze van uitzondering nog twee uit- en thuisvrachten aan reeders, die schepen op stapel lieten zetten van een zoodanige constructie, dat zij in oorlogstijd door de nationale Marine gebruikt konden worden. Deze schepen bestonden uit een zestal snelle schoeners en twee schepen van grooter charter dan de Maatschappij gewoonlijk gebruikte. Een denkbeeld, door den Koning in 1824 reeds geopperd, werd hier ten langen leste nog ten uitvoer gebracht.

Verder werd nog van Schiedam, dat door den aanleg van een scheepstimmerwerf en de oprichting van een reederij pogingen deed om weer tot bloei te komen, een schip aangenomen, met toezegging zelfs van drie retourreizen.

Reeders noch scheepsbouwers deelden de meening van de Directie, dat de Gouvernementscultures en daarmee de vraag naar scheepsruimte de uiterste grens reeds bereikt hadden. De ervaring gaf hun gelijk. De oogsten gingen jaar op jaar de verwachtingen te boven. Men ging dus voort met bouwen. Daarbij kwam, dat de Directie niet tot vrije concurrentie overging, maar ondershands inhuringen bleef doen en dat tegen een vrachtprijs, die wel voor ieder gelijk was, maar die bepaald werd naar de behoefte van hen,

die de meeste bescherming van noode hadden.

Eenzelfde gedragslijn als tegenover de calicotwevers had ook hier gelijke gevolgen. Het hardst werd natuurlijk daar gebouwd, waar de beschermende prijs de grootste winstmarge liet, dus juist door diegenen, die het minst bescherming noodig hadden. Herhaalde en openlijke waarschuwingen van de Directie aan de reeders om matiging te betoonen, werden in den wind geslagen.

Reeds in 1837 stond een vloot van 146 schepen met 50.000 lasten tegenover een behoefte bij de N.H.M. van 36.000 lasten. Nog steeds had ieder gereedkomend schip een vracht kunnen verwerven, doch door den aanbouw in 1838 en 1839 van meer dan 90 schepen overtrof eindelijk in Augustus 1840 de aangeboden scheepsruimte zoozeer de vraag der Maatschappij, dat deze onmogelijk meer aan ieders verwachtingen kon voldoen.

Zij stond nu voor de moeilijkheid een keus te doen uit den overvloed van schepen.

Het meest voor de hand liggende middel, voor het vervolg de benoodigde scheepsruimte bij inschrijving te huren, werd door de Directie verworpen, deels om dezelfde reden, die bij de katoenindustrie den doorslag gaf, de vrees n.l. dat de talrijke beginnertjes het tegen eenige groote kapitaalkrachtige reeders zouden afleggen, deels ook om de reederijen van de groote steden, waar men op hooge lasten zat, te beschermen tegen die in de kleine provinciesteden, waar veel goedkooper gewerkt werd.

Tot op zekere hoogte was de Directie door de statuten gebonden.

De Directie stelde aan den Raad voor, alle

Nederlandsche schepen op één lijn te stellen en zich bij de bevrachtingen niet te houden aan de slotbepaling van art. 82. Doch om een toenemende wanverhouding te voorkomen en tegelijk den aanbouw tegen te gaan, achtte zij het zaak, een lijst op te maken van alle bestaande schepen, alsmede van die in aanbouw, om deze bij toerbeurt te bevrachten, met uitsluiting van alle nadien gebouwde schepen.

De Raad wenschte echter buiten een definitieven uitleg van het teere artikel te blijven. Met onderstreping van het tijdelijk karakter van den maatregel, werd de Directie op den 18den Juni gemachtigd, „om provisioneel hare bevrachtingen te bepalen, en te beperken, tot de schepen, geplaatst op de aan dit besluit geannexeerde lijst, bevattende al de thans volbouwde of in aanbouw zijnde schepen, bestemd voor de vaart naar Indiën, daarbij acht gevende op den tijd van derzelver jongste terugkeer in de Nederlandsche havens, of voor zooveel nieuwe schepen betreft, op dien van derzelver gereedkomen tot vertrek, in dien voege, dat het oudste in datum van terugkeeren of van gereed zijn tot vertrek, het eerste in aanmerking zal komen, mits overigens geschikt bevonden". De lijst omvatte 321 schepen met 122.000 lasten."

Intusschen had de stoomvaart reeds in de Indische wateren haar intrede gedaan. In December 1825 aanvaardde de Van der Capellen, een te Soerabaja gebouwd stoombootje, de reis naar Batavia, alwaar het op 4 Januari 1826 behouden binnenviel. Een jaar tevoren had de Nederlandsche Stoomboot Maatschappij te Rotterdam, een stoomschip op stapel gezet, dat bestemd was

de stoomvaart op Indië te openen. Het schip kwam gereed, het was 72 meter lang, had drie machines en accomodatie voor twee honderd passagiers. Onder groote belangstelling liep het schip in 1826 van stapel, kort daarna maakte het zijn eerste proefvaart, waarbij dusdanige gebreken aan het licht kwamen, dat het schip na vele mislukte herstellingen in 1832 gesloopt werd.

Twee andere schepen, de „roverschepen" Orestes en Pylades, die de zeeroof in den Archipel zouden beteugelen, kwamen niet verder dan enkele zeemijlen uit de Nederlandsche kust. Ook deze poging werd een mislukking.

Toen bouwde de Amsterdamsche Stoomboot Maatschappij een raderboot Willem I, die met een zeilschip naar Java werd gebracht, aldaar werd gemonteerd, ook in zee stak, maar op de Lucipara klippen in de Molukken strandde.

Terwijl de plannen tot een stoombootverbinding van Nederland met Indië nog in de windselen lagen, kreeg de zeilvaart om de Kaap een ernstige concurrent in de overland-mail door Egypte.

In 1844 was de dienst behoorlijk georganiseerd. Snelvarende stoomschepen brachten de passagiers van Triest of andere Zuid-Europeesche havens naar Alexandrië, vandaar gingen zij per trein naar Caïro en verder met een overlandpost naar Suez, waar een zeilschip gereed lag, met bestemming Singapore, vanwaar op een gouvernementsvaartuig de overtocht naar Batavia werd gemaakt. Zulk een reis duurde in 1844 twee maanden.

Junghuhn, de groote botanicus, geoloog, vulcanoloog, heeft van zijn reis een beschrijving gegeven.

Junghuhn had van den Gouverneur-Generaal

Rochussen, die hem „bij het afscheidsgehoor de beste wenschen toevoegde", vergunning ontvangen met de oorlogsstoomboot Etna tot Singapore te reizen, waar hij op den zesden dag aankwam.

Junghuhn vertrok 27 Augustus van Batavia en kwam 13 November te Leiden aan. Hij reisde per boot van Batavia tot Suez, per postkoets van Suez naar Alexandrië, van Alexandrië per boot naar Triëst, vandaar per postwagen naar München en van München naar Leiden per trein.

In 1936 vloog ik per K.L.M. in vier en een halven dag van Amsterdam naar Batavia. In 1937 brachten de luxe-booten van de „Rotterdamsche Lloyd" en de „Nederland" mij in 18 dagen uit en in 18 dagen thuis. In 1938 maakte ik die reis per K.P.M. van Batavia naar Singapore in 36 uur, van Singapore per Conte Verde van de Lloyd Triestino naar Triëst in veertien dagen, van Triëst naar den Haag per express in tweemaal vier en twintig uur, maar in 1939, het eerste oorlogsjaar, nam de reis om de Kaap weer zes weken. Na den oorlog echter zult gij in twee etmalen van Amsterdam naar Bandoeng kunnen vliegen, de K.L.M. heeft haar plannen voor deze dag- en nachtvluchten gereed liggen.

In den morgen van den eersten September was Junghuhn, met Singapore in zicht, gelijk wij allen op de thuisreis, reeds vroeg aan dek. „De nieuwsgierigheid om met eigen oogen de beroemde stad te aanschouwen, die zich sedert 1819, in zulk een korten tijd, tot hoofd-stapelplaats des handels tusschen Britsch-Indië en China had verheven, wekte ons zoo vroegtijdig uit den slaap." De volgende havenplaats was Penang.

In Colombo moest Junghuhn overstappen op de

„Bentinck" en „toen ik van de Braganza, welke ik na mijn terugkeer uit de stad nog eens bezocht, aan boord van den Bentinck stapte, was ik ongeveer even zoo te moede als iemand, die uit een binnenstadje, in eene provincie gelegen, eene hoofdstad als Parijs of Londen binnentreedt. Deze landmail Steamer is eene der grootste, welke de Peninsular and Oriental Steamnavigation Company bezit; dit vaartuig meet 1.800 ton, heeft eene machine van 520 paardekrachten en staat onder bevel van kapt. A. Kellock; slechts eene enkele, de „Hindustan", onder bevel van den kapt. S. Lewis, komt in grootte met haar overeen."

In de Roode Zee, waar hij niet dan blauwgekleurde baren ziet, schreef hij een korte verhandeling over de feiten, waaraan deze zee haar naam heeft te danken. „Van den morgen van den 7den October tot aan den avond van den 10den, derhalve gedurende 4 volle dagen, kregen wij op onzen togt bij noord-noordwestelijken koers, derhalve in de rigting, waarin deze golf zich in de lengte uitstrekt, geen land, geene kust, geen eiland meer in het gezigt. Niets zagen wij dan een helderen hemel en eene spiegelgladde zee, terwijl de drukkende hitte slechts zelden door een zuchtje van een koeleren wind eenigermate werd getemperd. Geen visch, geen zeekameel (groote zeekoe) kregen wij onder het oog, waardoor wij ons eenige afleiding konden verschaffen, te vergeefs sloegen wij den blik honderde malen over de verschansing, zagen wij naar alle kanten uit over zee, in de hoop hier of daar een spoor te ontdekken van de roode conferve, waarnaar de Arabische zeeboezem waarschijnlijk zijnen naam „Roode Zee" draagt; maar niets zagen wij dan hare blauwgekleurde baren."

Op den twaalfden October liet het passagiersschip de ankers vallen in de Golf van Suez en de passagiers werden met sloepen naar de kade van Suez gebracht, evenals tegenwoordig de reizigers van de Nederlandsche Stoomvaartmaatschappijen met motorsloepen naar den wal worden gebracht als zij onder de zorgen van Cook met auto's den woestijnrit naar Caïro willen maken, daar in Shephards Hotel, of beter nog Mena House aan den voet der pyramiden, willen lunchen, om 's avonds met den uitstekenden trein — waarin een restauratiewagen meeloopt — naar Port Said te rijden, waar de mailboot, die door het Suezkanaal is gevaren, hen wacht. De interessante autorit door de woestijn duurt een uur of drie, de tocht in de door een vierspan getrokken rijtuigen nam vijftien uur. Hotel Suez was toen al even ongeriefelijk als een eeuw later, even slordig, even vies, even slecht en even duur als in 1923, toen ik er één nacht logeerde vóór ik de reis naar Luxor en de Koningsgraven begon. En Suez is er in een eeuw tijd niets op vooruitgegaan en nog net zoo'n smerig gat als toen.

„Naar ik meen, vertrok ik met het derde transport, dat uit vier wagens bestond. Ten 4 ure des morgens van den 1sten October verlieten wij het dorp Suez en trokken, omhuld door stofwolken, de woestijn binnen, welke zich door nog grootere dorheid kenmerkt. Vier sterke Arabische paarden, het voorspan van ieder rijtuig, snelden met ons in vollen galop voort.

„Dood en star strekt de woestijn zich om ons uit, gelijk de barre steenkorst eener verwoeste planeet!".

Een zeer gepast opschrift voor de pilaren der openstaande poort van Suez, waardoor men de woestijn binnentreedt. Naar mate de dag aan den hemel klom, des te duidelijker deed de woestijn zich in al hare afschrikwekkende gedaante, in hare treurige dorheid aan het oog voor. Nu eens bestond zij uit een fijn, ligt beweegbaar zand, waarin de wielen een diep spoor maakten en dan hijgden de paarden, — elders weder was het een grof zand met steengruis vermengd, — dan weder bestond zij voornamelijk uit steengruis (kleine rotsbrokken, veelal afgerond in den vorm van rolsteenen, waaronder er werden aangetroffen die een voet dik waren); op dergelijke plaatsen rolden de rijtuigen gemakkelijker over den weg, waarbij zij van tijd tot tijd, wanneer de wielen op een zwaren steen kwamen, een voet, ja, anderhalf voet in de hoogte vlogen, ten einde ons door een tijdig aangebragten zachten stoot uit den slaap te houden.

Sommige gedeelten der woestijn waren geheel en al horizontaal, andere daarentegen golfvormig, ja, hier en daar heuvel- of duinachtig, maar in één opzicht overal aan zich zelve gelijk, namelijk dor.

Kaal, naakt, dor, dood en star, van alle vruchtbare aarde verstoken, van allen plantengroei beroofd, zonder water, zonder beweging, zonder leven, vol zand, vol stof, gloeijend, versmachtend heet, eentoonig, onafzienbaar, vermoeijend voor het oog, zonder troost voor het gemoed, dàt is het beeld der woestijn! Den weg van Suez tot aan Caïro legden wij in 15½ af; hiervan moet echter 3½ uur worden afgetrokken, welke wij aan de verschillende stations hebben door-

gebracht, ten gevolge waarvan tot het doortrekken der woestijn, in de rigting van bijna regtstreeks van het oosten tot het westen, slechts twaalf uren noodig zijn. Is de gansche afstand 100 Engelsche mijlen, dan volgt hieruit, dat wij, — wij reden altijd in vollen galop, — 8 Engelsche mijlen per uur aflegden. Op afstanden van 5 à 6 Engelsche mijlen werden in de woestijn, over de gansche uitgestrektheid van den weg naar Caïro paardenstallen, benevens woningen voor de benoodigde oppassers, met andere woorden, poststations gevonden, alwaar wij van paarden verwisselden. Het versche voorspan stond bij onze aankomst aan elk station steeds getuigd en geheel gereed om aangespannen te worden. Er is, namelijk, in de rigting van den weg door de woestijn, eene linie van telegraphen aangelegd; de seinen zijn geplaatst op kleine torens, die overal, waar de gesteldheid des bodems zulks slechts toeliet, op de heuvelachtige gedeelten van het terrein zijn gebouwd. De uiterste punten van deze linie zijn Suez en Caïro (aan de andere zijde van Caïro is deze linie van telegraphen verder voortgezet; van daaraf loopt dezelve over den Delta naar Alexandrië); zij strekt hoofdzakelijk om de aankomst der schepen te Suez en de afreis der passagiers zoowel van Suez als van Caïro heen en terug door de woestijn aan te kondigen. Slechts op drie poststations, waar tevens kleine herbergen, pleisterplaatsen, worden gevonden (pasanggrahan's zou men op Java zeggen) verwijlt de trein iets langer; namelijk aan het eerste poststation hielden wij stil van 8 tot 9, aan het tweede van 12 tot 1½ en aan het derde van 5 tot 6 ure. Telken male verkreeg ik aldaar de gelegenheid

den onverzadelijken, voorbeeldeloozen eetlust der Engelschen te bewonderen, die aan elk dezer stations zich regt aan spijs en drank te goed deden. Bij de aankomst van het transport stonden de tafels reeds gedekt en er werd met het voordienen der spijzen slechts zooveel tijd gewacht, als de reizigers behoefden om zich handen en aangezigt van het stof te reinigen en hun hoofd te verkoelen, waartoe waschtafels, enz. in kleine nevenkamers gereed stonden.

De spijzen bestonden hoofdzakelijk uit soep, rijst, kippen- en schapenvleesch, welke op verschillende wijzen waren toebereid, verder uit aardappelen, groente, brood en beschuit, terwijl de bier- en wijnflesschen duchtig werden aangesproken. Na den afloop van het eten werd er koffij gediend; deze werd gewoonlijk genuttigd in kleine vertrekken, in de nabijheid der eetzaal gelegen en boven welke het volgende opschrift werd gelezen: ,,rookkamers"."

Tegen het vallen van den avond bereikte het reisgezelschap Caïro; Junghuhn bleef den eersten dag in de stad, maar natuurlijk trokken hem de piramiden. Nu rijdt de auto of de electrische tram over de breede Nijlbrug en de gladde boulevard tot de rand van de woestijn, waar de spitse toppen uit het gele zand opstijgen in de effen blauwe lucht. Junghuhn deed den tocht per ezel, in een bootje werd hij in een kwartier over den Nijl gevaren en na een rit van enkele uren stond hij aan de voet van de piramiden van Gizeh. Veertig eeuwen zagen op hem neder. Hij besloot de grootste en bekendste, die van Cheops, zoowel van binnen als van buiten te bezichtigen.

Allereerst kroop hij door de nauwe gangen,

Algiers-
Foto S.M.N

16

die nu door trappen en electrische verlichting zooveel gemakkelijker toegankelijk zijn en die de aandacht van het groote publiek pas hebben getrokken, nadat „De steenen spreken" uit den bouw dier piramide, uit de gangen, uit de sarcophaag zonder deksel, de wereldgeschiedenis heeft gelezen en voorspeld. Junghuhn wist daarvan niets, hij was zelfs zoo oneerbiedig, dat hij een stuk steen van de sarcophaag afsloeg en meenam. Hij komt daar zeer eerlijk voor uit. Iedereen deed het.

„Om het binnenste der piramide te bezoeken is de reiziger genoodzaakt in eene gebukte houding een langen, nauwen, vierkanten gang door te gaan, of beter gezegd, zich over den bodem van denzelven naar beneden te laten glijden, want deze gang loopt steil en lijnregt naar omlaag, en heeft gladde wanden, uit gepolijste steenplaten vervaardigd"; beneden aangekomen moet hij tegen een even gladden bodem, waarop hij bezwaarlijk een steun voor den voet kan erlangen, bijna even hoog opwaarts klimmen als het punt vanwaar hij is uitgegaan, terwijl hij over menige gevaarlijke plaats, over smalle voorsprongen moet heenklauteren bij het schemerachtig licht der ontstoken fakkels ten einde de vierkante binnenruimte te bereiken, welke de grootte van een tamelijk vertrek heeft. In deze binnenruimte staat een langwerpig vierkante sarcophaag, waaraan het dekstuk ontbreekt; hij heeft de gedaante van eene badkuip, welke uit één stuk is vervaardigd van dezelfde steensoort, waarmede de voormaals gepolijste wanden van het vertrek zijn belegd; deze steensoort bestaat uit een zeer fraaijen, grof kristallinischen graniet, welke, behalve roodachtigen veldspaath en witte

Algiers.
Foto S.M.N.

kwarts, eene groote hoeveelheid zwarte hornblende, doch geen glimmer bevat en daardoor een syenietachtige hoedanigheid verkrijgt. Allerwege ontdekt men de blijken, dat vroegere reizigers stukken van dit gesteente hebben afgeslagen, hetwelk vóór 3 of 4 duizend jaar door 's menschen hand werd bearbeid — en ik was zoo vrij hun voetspoor te volgen."

Indien tegen dit vandalisme niet krachtig was opgetreden, doordat nu voor niemand de deur — die den toegang, een vijftal meters boven den woestijnbodem afsluit — wordt geopend tenzij door een begeleider en na betaling van entree (de piramide is nu eenmaal tot een publiek museumartikel verlaagd), dan zou van de sarcophaag niet veel zijn overgebleven en de schrijver van „De steenen spreken" zou de door hem uit den vorm van die ongebruikte open graftombe afgeleide conclusies nooit hebben kunnen trekken. Een leek zou nog minder dan thans het geval is, den geleerden schrijver in zijn uitlegging hebben kunnen volgen, hetgeen niet inhoudt, dat hij tengevolge daarvan minder geloof zou hebben gevonden. Immers ook hier geldt „credo quia absurdum", „ik geloof omdat het ongerijmd is". Na het inwendige van de piramide te hebben bezichtigd, niet gewapend met de kennis, die het meer genoemde boek ons heeft geschonken, die in alle geval het klimmen langs de steile hellingen en het kruipen door de lage nauwe gangen romantischer en daardoor minder onaangenaam maakt, beklom Junghuhn de hooge steenen der piramide. Hij overdrijft niet — ik weet het uit eigen ervaring — als hij, de alpinist, die beklimming als volgt beschrijft:

„Ik zou niet durven bepalen of het bezoeken van het binnenste der piramiden bezwaarlijker is, dan het beklimmen van derzelver spits, of omgekeerd; het klimmen vordert meer krachtsinspanning, het andere daarentegen gaat met meer moeijelijkheid gepaard, dewijl het, voor een gedeelte althans, in eene gebogenen houding geschiedt en men zich daarbij in den rook der fakkelen en tusschen een hoop Bedoewienen bevindt.''

Nu behoort de beklimming onder geleide van een Arabier tot het uitstapje, althans van hen die zich daaraan wagen. Arabieren bieden aan binnen enkele minuten op en af te klimmen; na ontvangst van een halven gulden, schorten zij hun lange, witte, althans vroeger witte, kaftans op en zij omklemmen met hun bruine sterke handen de steenblokken, zij grijpen met hun bruine pezige teenen de voegen en zij schieten als lenige apen omhoog, schreeuwen op het hoogste punt aangekomen en springen met levensgevaarlijke snelheid de geweldige steenen omlaag.

Junghuhn bleef nog enkele dagen in Caïro en zakte daarop in een boot den Nijl af tot Alexandrië, de groote havenstad; daar ging hij scheep op de „Germania'', „het schip Nr. XXV van de Oostenrijksche Lloyd's Stoomboot Maatschappij''.

Voor het eerst bevoer Junghuhn de oude wereldzee en na een voorspoedige vaart, liet het schip op de reede van Triëst het anker vallen.

Met den postwagen reisde hij van Triëst over het Karstengebergte, door Oostenrijk en eindelijk door zijn vaderland, Duitschland, naar München.

In Salzburg wordt hij herinnerd aan zijn tweede

vaderland. Want zijn scherpe blik en speurzin, waaraan niets ontsnapt, brachten hem naar het kerkplein, hij ging de oude kerk binnen en vond daar een fraai klokkenspel, dat in 1703 door de Vereenigde Oostindische Compagnie aan het bestuur van Salzburg is geschonken naar aanleiding van het afsluiten van een voor de V.O.C. voordeelige overeenkomst. Vandaar reisde hij naar München. „Hier houdt mijn verhaal op, want te dezer stede, namelijk, te München, vangen de ijzeren spoorwegen aan, die ik hier voor het eerst van mijn leven zag; van hier af aan doorkruisen zij het land in alle rigtingen en zetten zij zich, uitgezonderd een eind wegs, langs den Rijn, dat nog niet is daargesteld, voort tot in het hart van Holland." Tegen deze concurrentie was de zeilvaart om de Kaap niet bestand en ook de stoomvaart was niet snel genoeg om daaraan het hoofd te kunnen bieden. Het leven aan boord was echter op de schepen die van Suez naar Indië voeren niet minder primitief dan aan boord van de Kaapvaarders.

De Roever vertelt hierover in „Vaart op Indië in de laatste eeuw":

„Aan boord van zoo'n liner van 300 P.K. gaat het, voor zoover mogelijk, vrij ordelijk toe. „Met de passagegelden zijn betaald het eten, de dranken, de slaapstede en de fooi voor de bedienden aan boord", luidt een der mededeelingen op het passagebiljet. De dranken worden à discrétion verstrekt. Behalve voor families, die een groote hut voor gezamenlijk gebruik hebben gehuurd, is het een vaste regel, dat de dames en heeren ieder een afzonderlijke zijde van het schip bewonen. Iedere zijde heeft een badkamer bij een der rader-

kasten. Op Zondagen wordt na het ontbijt een Engelsch-Protestantsche Godsdienstoefening gehouden, in den regel onder leiding van den scheepsdokter, die ook de gebeden en dankzeggingen vóór en nà den maaltijd uitspreekt. Het is absoluut verboden ook maar iets op Zondag uit te voeren; zelfs lezen en schrijven wordt vaak niet door de medereizigers getolereerd.

Te Point de Galle ontmoeten China- en Calcutta-lijn elkaar. De Ceylonkust is vooral tijdens West-moesson voor schepen met gering machinevermogen gevaarlijk. Menig vaartuig is hier vergaan. Stapt de passagier te Point de Galle aan wal, dan moet hij soms dagen wachten in het Royal- of Mrs. Bogaars Hotel, waar elk comfort ontbreekt. Hij kan zijn tijd zoek brengen met het bezichtigen van gebouwen, dateerend uit den tijd der V.O.C., of een uitstapje maken naar de Adamspiek, waar volgens een legende het paradijs was gelegen. Is hij overgestapt op de Calcuttalijn en zijn er veel passagiers, dan gebeurt het meermalen, dat in een hut van vier personen nog vier menschen worden bijgeplaatst. Men slaapt dan om beurten op sofa's; de hitte en de benauwde lucht maken het gezamenlijk slapen in een hut vrijwel ondoenlijk. Wanneer aan boord van zoo'n scheepje een 180 passagiers geboekt zijn, dan verdringen deze zich van den vroegen morgen tot den laten avond; dan hier, dan daar een plaatsje zoekend. Er is geen ruimte genoeg. Twaalf bedienden zorgen voor de verpleging en de bediening bij ontbijt en diner, welke om 10 uur v.m. en 4 uur n.m. worden geserveerd.

Baron van Heerdt, lid van den Raad van Justitie te Semarang, geeft over zijn bevindingen

in 1846 aan boord van de ,,Hindostan" een vermakelijke beschrijving:

,,Oorverdoovend was het gerammel der borden en schotels, het getik der lepels en vorken van de etende menigte, hare luide gesprekken, bevelen, klachten en zuchten over de warmte en andere ongerieven. Met spoed moest elk, wilde hij er niet bij te kort komen, zichzelven bedienen en de spijzen meerendeels ongekauwd binnenslikken. Er waren oogenblikken, dat men zijn naasten buur niet verstaan kon. De kapitein of een zijner officieren, die aan het hoofd der tafel zaten, klopten bij tusschenpoozen met hunne messen om stilte te verlangen, doch vermochten nauwelijks voor een seconde daarin te slagen, daar alles weldra weder, evenals te voren tot het oude gedruisch terugkeerde." Om 6 uur wordt de thee geschonken en daarna wijn en groc verstrekt. Een waar genot is het ijs, dat volgens Mr. Van Heerdt eerst van Engeland naar Calcutta wordt verscheept om op de thuisreis te worden verbruikt. Wanneer om half elf alle lichten worden uitgedraaid, verschijnt het meerendeel der passagiers aan dek, waar de bediende voor ieder, die het wenscht, een opzettelijk voor dit doel meegenomen matje, matras en deken heeft gespreid. Dan is er geen doorkomen meer aan.

Treft men het, dat er weinig passagiers aan boord zijn, dan zijn de indrukken vanzelfsprekend veel gunstiger. Junghuhn vertelt hoe hij aan boord van de ,,Bentinck" alles keurig in orde vindt. Drink- en waschwater in ruimen overvloed. Herhaaldelijk wordt schoon linnengoed verstrekt, hetgeen volgens verscheidene reizigers wel eens te wenschen overliet. Ventilatoren zorgden voor de

toevoer van zuivere lucht in het benedenschip. Hij schrijft: „Met de meeste bescheidenheid ging men steeds te werk, wanneer verscheidene personen werden aangewezen om dezelfde cabine te betrekken; gewoonlijk liet men het aan den passagier zelf over om zich ten opzichte van elkaar te verstaan en zelve de medebewoner van hun kamertje naar eigen smaak te kiezen."

Bij Guardafui (prends garde et fuis) gaat het bootje in den West-moesson soms geweldig te keer. De P. and O. waarschuwt hiervoor, zoodat de meeste passagiers in het goede jaargetijde worden vervoerd.

Een klacht, die vaak geuit wordt, is het gebrek aan groenten. Van Heerdt ziet te Caïro voor het eerst sedert Point de Galle, welke plaats hij negentien dagen te voren heeft verlaten, weer groenten op tafel en in 1857 moppert Dr. Buddingh, dat er slechts tweemaal groente verstrekt is tusschen Ceylon en Suez en nog wel wortelen „smakelijk in water toebereid!"

Aan boord der P. and O. schepen komt de hofmeester voor een „sweepstake" lootjes verkoopen bij de passagiers. De weddingschap gaat niet, zooals tegenwoordig gewoonte is, om het aantal afgelegde mijlen, maar om het juiste uur van aankomst. Vóór 1858 wordt ook de volgorde der woestijnreis door het lot bepaald. De passagiers vormen zich te voren in partijen van zes personen, waarmede telkens een rijtuig of „van" gevuld is. De purser staat op het gangspil en verloot onder de noodige hilariteit de wagennummers. Wie vóór Alexandrië de laatste nummers of vóór Suez de eerste trekt, heeft tijd om te Caïro een bezoek aan de Pyramiden te brengen. De rijtuigen of omni-

bussen loopen op twee wielen. Zij zijn 4 voet lang, 4 voet hoog en 3 voet breed met bankjes aan weerszijden in de langsrichting, rondom voorzien van glazen ramen, die niet geopend kunnen worden. Hierin zitten de reizigers uren lang op elkaar gepakt in de schroeiende hitte, weliswaar stofvrij, doch zonder frissche lucht. De bespanning bestaat uit vier paarden of wel twee paarden en twee ezels; een enkele maal uit een combinatie van paarden en kameelen. De tocht lijkt meestal meer op een wedren, dan op een rustig vervoer.

Spoedig na de oprichting van de P. and O. Comp. wordt aan Kolonel Burr opgedragen den weg over de landengte op te nemen en het verkeer te regelen. Met vier rijtuigen, twee bagagedragers en veertig muilezels wordt het verkeer geopend. Vijf stationsgebouwen, waarvan het middelste het grootst is en ook logeergelegenheid biedt, worden opgericht. De overtocht Caïro-Suez wordt op zes pond gesteld. De Engelschen moeten het opgeven nog vóór de gebouwen geheel zijn afgebouwd. Hierna krijgt Waghorn opdracht van den onderkoning een karavanendienst met kameelen en muilezels tot stand te brengen. Miss Roberts maakt in 1839 van dezen dienst gebruik en ziet ook nog een enkelen wagen. Tot 1846 heeft dit vervoer per dromedaris of muilezel plaats. Wanneer de pas ontscheepte passagier te Suez het schip der woestijn heeft beklommen en dit zich in beweging zet, dan moet hij, wil hij niet ziek worden van het schokken, met zijn lichaam en armen de bewegingen meemaken, „Hetgeen volkomen op het klapwieken van een vogel lijkt", zegt Van Heerdt.

Kort na 1846 is de straatweg of wat men straat-

weg noemen wil, van Suez naar Caïro gereed, tachtig mijlen lang, en wordt een nieuwe omnibusdienst opgericht onder het bestuur van Heridan-Pacha. De reis kost nu twaalf pond, voeding op de posthuizen inbegrepen, exclusief dranken. De bagage blijft per kameel vervoerd. De P. and O. geeft in verband hiermede voorschriften voor grootte, gewicht en verpakking. Vier maal vier wagens onderhouden het vervoer der passagiers langs zeven stations. Bij het 2e, 4e en 6e, respectievelijk 20, 40, 60 mijlen van Suez, wordt gerust. Tusschen twee stations rijden vier wagens heen en weer, telkenmale 24 passagiers vervoerend. De reis duurt 20 uur. Te Suez in het New Hotel wachten de reizigers hun beurt af; te Caïro in het Oriental Hotel arriveeren zij doodmoe van de reis en het schijnt destijds een gewoonte geweest te zijn om in een der 80 badhuizen van deze plaats een Turksch bad te nemen om weer op krachten te komen. Hevig verontwaardigd zijn onze passagiers, wanneer zij te Caïro op de slavenmarkt nog slaven zien verkoopen.

Te Boulac liggen twee Nijlbooten gereed, de „Kaïro" en de „Lotus", onmogelijke vaartuigen, veel te klein om de passagiers te vervoeren. Op, deze booten zit men van 's morgens tot middernacht op elkaar gepakt, alle klassen en inlanders door elkaar, totdat Atfieh bereikt wordt, vanwaar de reis verder met trekschuiten, door paarden getrokken, voortgezet wordt, gedeeltelijk nog op den Nijl, gedeeltelijk op het kanaal van Mahmoudiah, in 1819 op last van Mehemed-Ali gegraven. Deze reis duurt nog eens veertien uur. Het embarkement op die schuiten heeft plaats zonder eenige leiding en geeft meermalen een paniek. Soms kantelt er een om en dan geraken

een dertigtal mannen, vrouwen en kinderen te water, die echter door de geringe diepte gemakkelijk worden gered. Ieder wil de beste plaats en dat geeft een gedrang en gegil en gevecht, hetwelk elke beschrijving tart. Ook te Suez gaat het soms vreemd toe. Het komt voor, dat er twee à driemaal zooveel passagiers zijn dan het New Hotel bevatten kan. Junghuhn verhaalt van een dergelijke onbeschrijfelijke wanorde. De aankomende passagiers betrekken de kamers, die nog gedeeltelijk door de vertrekkende passagiers bezet zijn. In de eetzalen helpt ieder zichzelf aan de buffetten. Het lijkt op de drukte bij embarkement of ontschepping van een transport landverhuizers.

In 1852 is het omnibusvervoer reeds aanmerkelijk verbeterd. Er zijn een groot aantal „vans" en 16 wisselplaatsen voor de paarden. Karavanen van honderden kameelen worden gepasseerd. Het vervoer tusschen Suez en Alexandrië neemt steeds toe. Nabij Caïro op den Nijl ontmoeten de uit- en thuisvarende passagiers elkaar en Buddingh verhaalt hoe hij daar in 1852 onder het gejuich der Nederlandsche passagiers den Oud-Gouverneur-Generaal J. J. Rochussen en gevolg passeert." Buddingh is op zijn eerste reis tevreden, heeft echter in 1857 veel op de verzorging aan boord aan te merken. Hij moppert over het lange smalle schroefstoomschip „Aden", dat zooveel meer bewegelijk is dan de raderbooten van vroeger. Hij hoopt, dat spoedig een tweede onderneming naast de Engelsche zal opgericht worden, hetgeen de passagiers ten goede zal komen. Inderdaad is niet lang daarna de Messageries Impériales van Marseille naar Singapore gaan varen. Deze Fransche Mail brengt in tegen-

stelling met de P. and O. de reizigers tot de reede van Batavia. De passagiers en mail van de P. and O. worden in de eerste jaren van Singapore per oorlogsschip gehaald. Later geschiedt deze verbinding met de vaartuigen van Cores de Vries en na 1868 nog eenige jaren met de schepen der Nederlandsch Indische Stoomvaart Maatschappij.

In 1857 wordt de reis Caïro—Alexandrië per spoor gemaakt en is de lijn Caïro—Suez reeds voor de helft gereed. Het volgende jaar is het passeeren der landengte van Suez een pleizierreisje geworden. Tot zoover de Roever.

Het openen van een Stoombootdienst om de Kaap was slechts mogelijk met groote Gouvernementssubsidies. In 1850 legde de ingenieur bij de Marine C. Scheffer aan de Regeering een plan voor „tot daarstelling van een driemaandelijksche Paketvaart voor schroefstoomschepen".

In de „Geschiedenis der Amsterdamsche Stoomvaart", deelt Dr. M. G. de Boer hieromtrent het volgende mee: „De ontwerper stelde zich voor een driemaandelijkschen dienst te openen door middel van zeilschepen met auxiliair stoomvermogen, waarmee hij de reis naar Indië in 70 dagen hoopte af te leggen, terwijl de zeilschepen daarvoor gemiddeld 115 dagen moesten rekenen. Op de reis zou men twee punten aandoen, nl. St. Vincent, een der Kaap-Verdische eilanden, en de Simonsbaai, bij Kaap de Goede Hoop. Het oponthoud in beide havens, waar steenkolen en versche levensmiddelen zouden worden ingenomen, zou de eentonigheid der zeereis breken „en tevens heilzaam zijn voor de gezondheid der passagiers". Deze zouden de reis geheel over zee zeker verkiezen boven het traject over land,

dat niet alleen door het herhaald overstappen veel vermoeiender was en allerlei last meebracht met de bagage, maar ook belangrijk duurder was. De passage zou voor de eerste klasse *f* 900.—, voor de tweede *f* 400.— bedragen, buiten de tafelgelden, die voor de eerste klasse voor de heenreis *f* 350.—, voor de terugreis *f* 490.— bedroegen; de kosten der overlandreis toch bedroegen volgens den ontwerper nog *f* 800.— meer. Volgens de prospectus zou men jaarlijks op 400 volwassenen en 64 kinderen kunnen rekenen, zoodat men de opbrengst van passagiers en tafelgeld op *f* 362.000.— kon schatten, terwijl het vervoer van 250 ton lading nog *f* 140.000.— zou inbrengen. Voor den dienst zouden noodig zijn drie ijzeren schepen, elk 60 ellen lang met een waterverplaatsing van 1550 ton, die te zamen, de machines van 200 paardenkrachten inbegrepen, een millioen zouden kosten. Als bedrijfskapitaal werd *f* 100.000.— voldoende geacht; het kolenverbruik werd per reis op 1000 ton geschat, wat *f* 150.000.— zou kosten; de vermoedelijke winst zou *f* 120.000.— bedragen, waarvan 12 % dividend zou kunnen worden uitbetaald. In zijn beschouwingen deed de ontwerper een patriottische snaar trillen: nu was men voor het snelverkeer geheel afhankelijk van Engeland, wat vooral in tijd van oorlog hoogst bedenkelijk mocht heeten; wij zouden aldus steeds afhankelijk blijven „van onzen natuurlijken en wangunstigen vijand". Van een niet onbelangrijk punt wordt niet gesproken, van de plaats van afvaart; vermoedelijk heeft de ontwerper dit in petto gehouden om geen plaatselijke gevoeligheden op te wekken. Wij bezitten evenwel ook een Engelsche editie

van de prospectus, die in sommige opzichten meer volledig is, en waarin Den Helder als punt van afvaart wordt aangewezen; gegeven de minder gunstige stemming, die in deze dagen te Amsterdam ten opzichte van de voorhaven bestond, welke meer en meer als concurrent begon op te treden, was deze omissie zeker menschkundig, even goed als de weglating in de Engelsche uitgave van de zinsnede betreffende: „onzen wangunstigen en natuurlijken vijand", welke hier integendeel als „friendly and well disposed Nation" wordt gequalificeerd. Zij bevat bovendien nog eenige andere opgaven, die niet zonder belang zijn, b.v. het tarief voor de goederen, dat van 4 tot 6 pond per ton zou bedragen. De Maatschappij zou worden bestuurd door twee Directeuren, die behalve een vast salaris, 25 % van de winst, na aftrek van 4 % voor rente van het kapitaal, zouden ontvangen, terwijl evenveel voor een reserve-fonds en de rest voor extra-dividend zou worden bestemd. Volgens de prospectus had de Minister van Koloniën de schriftelijke verzekering gegeven, dat het Gouvernement van de stoomschepen gebruik zou maken, zoowel voor het vervoer van militairen als voor artikelen van waarde en van documenten. Van een subsidie was dus blijkbaar geen sprake en dit zal dan ook wel de reden geweest zijn, dat er van het geheele plan niets is gekomen, hoewel geen bijzonderheden hieromtrent tot ons zijn gekomen.

Blijkbaar is dit niet het eenige plan van dien aard geweest; toen bij het Koloniaal debat op 9 December 1854 in de Tweede Kamer de oudminister Rochussen de zaak ter sprake bracht en klaagde over de weinige tegemoetkoming die de

ontwerpers van dergelijke plannen bij de Regeering gevonden hadden, bleek, dat er drie voorstellen van dien aard waren binnengekomen, die echter alle afgesprongen waren op de onaannemelijkheid der gestelde voorwaarden. Van de zaak zelve verklaarde de Minister zich een groot voorstander, mits onder tweeërlei reserve: in de eerste plaats had hij werkelijke stoombooten, geen schepen met hulpstoomvermogen gewenscht; verder wilde hij den dienst niet tot de vaart op Java beperkt zien, maar bovendien lijnen van Indië op Australië en van Nederland naar West-Indië tot stand brengen. Enkele maanden later kwam de zaak opnieuw ter sprake in de Eerste Kamer. De Minister gaf ditmaal te kennen, dat hij wel het troepenvervoer en dat van specie, misschien ook dat van Gouvernementspassagiers wilde verzekeren, maar verder niet kon gaan.

Er kwamen nu meer gegadigden, hetgeen de regeering aanleiding was in de Staatscourant van 1 September 1855 een oproep te plaatsen van den volgenden inhoud:

„Bij het Departement van Koloniën zijn van verschillende zijden ontvangen plannen en voorstellen betreffende eene nationale en versnelde packetvaart tusschen Nederland en Java. De Regeering stelt hoogen prijs op de daarstelling van zoodanige versnelde gemeenschap en is bereid daartoe haar medewerking te verleenen. Alvorens omtrent de reeds ontvangen voorstellen een beslissing te nemen, wenscht de Regeering echter alle belangstellenden in dit gewigtig onderwerp in de gelegenheid te stellen zich te dezer zake aan te melden. Zij noodigt daarom de gegadigden uit om zich tot het Departement van Koloniën te

wenden met overlegging van uitgewerkte voorstellen, bevattende eene aanduiding der vaartuigen, waarmede, en het tijdvak, waarin iedere reis zal worden gedaan, benevens zoodanige opgaven, als noodig zijn om de waarborgen van eene goede uitvoering der zaak te kunnen beoordeelen. Die voorstellen zullen aan het Departement van Koloniën worden ingewacht ultimo September dezes jaars (1855), terwijl de voorkeur zal worden gegeven aan die onderneming, welke bevonden zal worden, bij de minste eischen, de meeste waarborgen tot bereiking van het doel op te leveren."

Vier plannen werden ingediend. De geheele kwestie kwam na veel verschil van meening, na gekuip en gekonkel in de prullemand terecht.

Terwijl de heeren in en buiten de Kamer twistten, beraadslaagden, een glas schonken, een glas dronken en ook het derde deden, verscheen de Amsterdamsche Stoomboot Maatschappij met een aanbod, een dienst te openen met schepen met vol stoomvermogen, die de reis in vijftig dagen zouden volbrengen. De voorsteller had slechts één voorwaarde, de Regeering moest de rente van het benoodigde kapitaal waarborgen.

Maar op die manier waren er meer, die zaken wilden doen. De Regeering weigerde en ook dit plan ging in de doofpot.

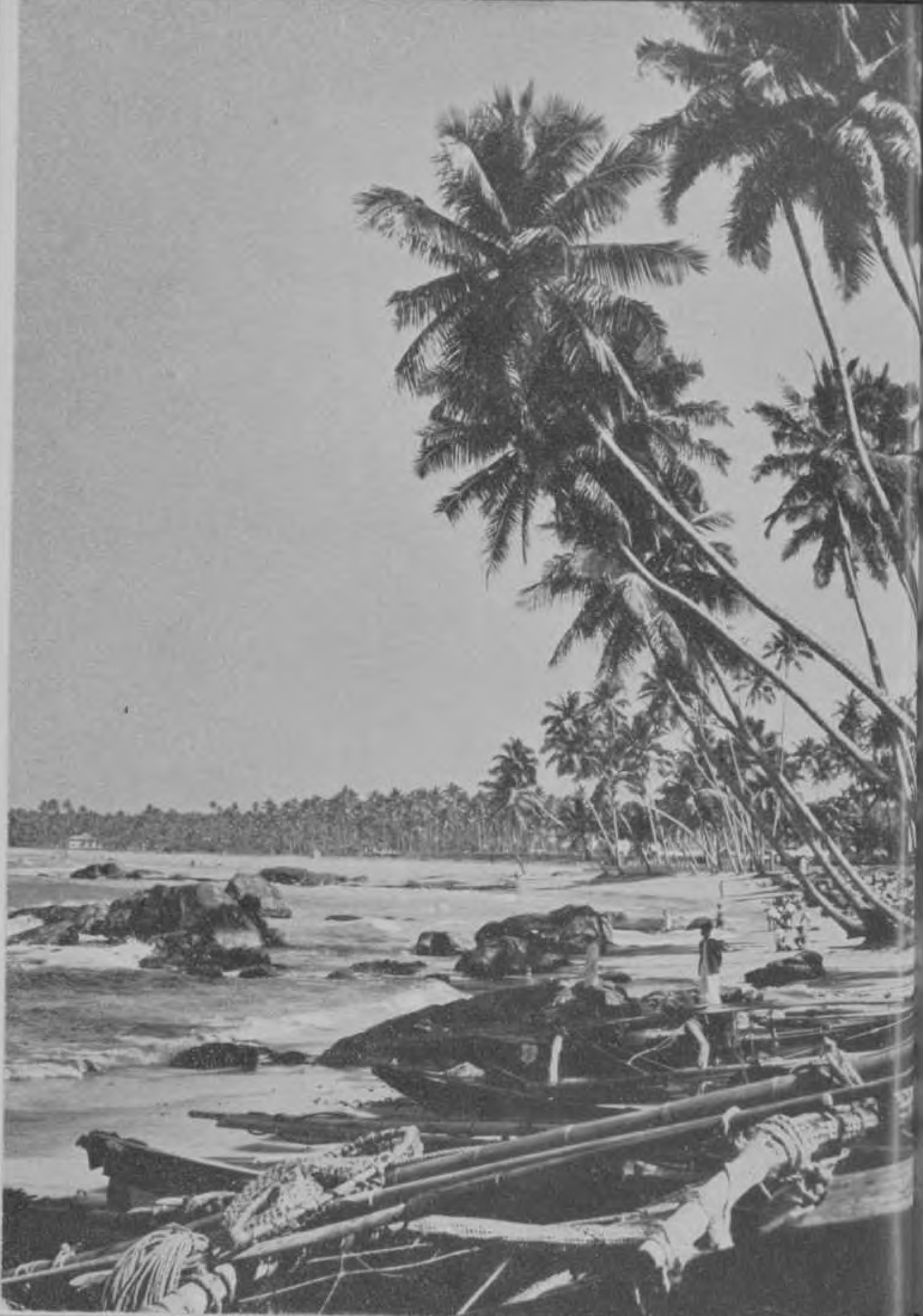
En daar verscheen ten tooneele de man, die aan de geheele normale vaart om de Kaap een eind zou maken. Ferdinand De Lesseps besloot de landengte van Suez door te graven en voor de scheepvaart op Indië een rechtstreeksche route tusschen Afrika en Azië te banen.

De Roever schrijft hierover in „Het ontstaan ven het Suezkanaal":

„Op 19 November 1805 wordt Graaf Ferdinand De Lesseps, zoon van Mathieu De Lesseps, Frankrijks gezant in Egypte tijdens de regeering van Mehemed Ali, te Versailles geboren. Ook hij krijgt zijn opleiding in de diplomatie. Wanneer hij in 1831 als leerling-consul van Tunis naar Egypte wordt overgeplaatst en ter reede van Alexandrië met zijn schip in quarantaine ligt, leest hij het rapport van Lepère en neemt zich voor, de verbinding tusschen beide zeeën tot stand te brengen. Eerst in 1849, wanneer De Lesseps om verschillende redenen zijn diplomatieke loopbaan opgeeft, krijgt hij gelegenheid zich met hart en ziel voor te bereiden voor de taak, die hij zich gesteld heeft, niet vermoedende dat hij in de komende twintig jaren, die nog voorbij zullen gaan, vóór de wateren der Roode Zee en Middellandsche Zee zullen vereenigd zijn, al zijn diplomatieke talenten zal noodig hebben om zijn doel te bereiken.

Den 8en Juli 1852 schrijft De Lesseps aan S. W. Ruyssenaers, consul-generaal der Nederlanden te Alexandrië, met wien hij reeds jaren zeer bevriend is, dat hij de mogelijkheid van een doorgraving der landengte heeft bestudeerd en verzoekt vertrouwelijk informatie in te winnen of de onderkoning Abbas Pacha zijn steun aan een dergelijke onderneming zou willen geven. Het antwoord luidt negatief en de zaak blijft rusten tot in 1854 Abbas Pacha overlijdt en wordt opgevolgd door Mohammed Said, den jongsten zoon van Mehemed Ali, een ontwikkeld man, waarmede De Lesseps van kindsaf vriendschap heeft onderhouden en van wien hij zegt in zijn „Origines du Canal de Suez": „J'avais soigné son enfance;

Kooplieden langszij in de haven van Port Said.
Foto Ind. Inst. Opname Utermark



Colo
Foto

je lui avais appris à monter à cheval; je lui faisais prendre de l'exercises, cequi plaisait à son père". — De nieuwe onderkoning roept hem naar Egypte en hij schrijft verheugd aan Ruyssenaers, die gedurende het geheele verloop der doorgraving de hoogste bestuursleiding in Egypte heeft gehad: „Notre ami de jeunesse, l'intelligent et sympathique Mohammed Said, a fixé le commencement de novembre pour notre rencontre à Alexandrie. Quel bonheur de nous retrouver ensemble sur notre vieille terre d'Egypte. Pas un mot à qui que ce soit du projet de percement de l'isthme avant mon arrivée." Wanneer hij na verschillende besprekingen tijdens een reis over de landengte op 15 Nov. 1854 een deskundig rapport over de doorgraving den onderkoning voorleest, antwoordt deze: „Je suis convaincu, j'accepte votre plan; nous occuperons dans le reste du voyage de moyens d'exécutions; c'est une affaire entendue; vous pouvez compter sur moi." —

Den 30sten November 1854 krijgt De Lesseps volmacht voor de oprichting van een maatschappij onder zijn directie, die „Compagnie Universelle du Canal Maritime de Suez" zal heeten, onder beding dat de Sultan van Turkije zijn goedkeuring aan het werk zal hechten.

Weinig zal De Lesseps vermoed hebben, dat het nog tot Maart 1866 zou duren voor de Sultan de concessie met zijn handteekening zou bekrachtigen. Gedurende al dien tijd ondervindt hij de ernstige tegenwerking van de Engelsche Regeering, niettegenstaande vele particulieren, waaronder de directie der P. & O. Comp., in couranten en tijdschriften, en mannen als Richard Cobden en Gladstone in het parlement, onom-

Colombo, kust bij Mount Lavinia.
Foto S.M.N.

wonden hun afkeuring betuigen over de in hun oogen kortzichtige houding der regeering inzake de doorgraving der landengte. De bekende Lord Palmerston ziet in de verbinding der beide zeeën een gevaar voor Britsch-Indië. l'Histoire se répète. Immers, Koning Necho staakt het graven 600 jaar voor Chr. om een dergelijke reden en de Mohammedanen laten 700 jaar na Chr. de toen bestaande Nijl-Roode Zee verbinding dichtgooien, omdat zij vreezen voor inmenging in hun zaken door machthebbers uit Europa.

Lord Palmerston zet de volle macht van Engeland in werking, om de onderneming te doen mislukken en wat een dergelijke tegenstand beteekent, blijkt uit de karakterschets die Ashley in „The life and correspondence of Henry John Temple viscount Palmerston" van hem geeft. „Never give up a pin's head, that you ought to keep — and you think you can keep; and even if you think in the last extremity you will not be able to keep it, make as many difficulties as you can about it, and manifest a doubt as to whether you should not sooner go to war, then resign it". —

De tijding, dat de concessie voor de doorgraving is verleend, gaat als een electrische schok door Europa. Politieke vraagstukken van den allereersten rang moeten worden opgelost. Mohammed Said en de Lesseps hopen dat deze oplossing zal worden vereenvoudigd door het „algemeene" karakter der Maatschappij, waardoor alle landen in staat worden gesteld om mede te doen. De oppositie begint reeds vanaf het oogenblik, dat de onderkoning de vertegenwoordigers der vreemde mogendheden met zijn

plan in kennis stelt. De houding van den Britschen Consul-Generaal is zeer gereserveerd en niet lang daarna verkondigt de rechterhand van Lord Palmerston, Sir Stratford de Redcliffe, Britsch Ambassadeur te Constantinopel, dat de doorgraving der landengte de positie van Egypte minder afhankelijk van Turkije zou maken en dit zeker niet in het belang van het Ottomaansch Keizerrijk zou zijn. — Hier spreken de herinnering aan Napoleon's veldtocht, de bedreiging van Indië en de vrees voor een toekomstig onafhankelijk Egypte onder Franschen invloed. De gewezen gezant en gevolmachtigd minister De Lesseps heeft al zijn kennis en voortvarendheid noodig, om zijn onderneming niet te doen mislukken. Hij reist vier jaren lang half Europa door; is te Odessa, dan weer te Londen, Berlijn, Barcelona of te Caïro of Parijs.

„Tantôt sur un navire, et tantôt sur la terre,
En wagon, à cheval ou sur un dromedaire,
Déliant sous ses mains sans un jour d'inertie
Tous les noeuds gordiens de la diplomatie,
Déroulant ses calculs, ses chiffres palpitants
Devant des archiducs, des lords ou des sultans...."

Op last van Mohammed Said hebben twee bekwame Egyptische Ingenieurs Linant Bey en Mougel Bey een technisch ontwerp gemaakt van het kanaal. Gelijktijdig bericht Lord Clarendon namens de Britsche regeering aan de Fransche, dat het plan niet uitvoerbaar is en mocht het toch mogelijk blijken een kanaal te graven, dit zooveel geld zou kosten, dat van een rendabel beheer geen sprake zal kunnen zijn. Ook zouden de

Britsche belangen benadeeld worden door de vertraging in den aanleg van den spoorweg Alexandrië—Suez, het werk van den Engelschen Ingenieur Stephenson, een vijand der kanaalplannen.

Teneinde het internationale doel der onderneming vooral op den voorgrond te plaatsen en hierdoor verschillende landen tot voorstanders te winnen, draagt de Onderkoning De Lesseps op een Internationale Commissie samen te stellen uit de grootste specialisten op waterbouwkundig gebied. Deze Commissie zal de plannen der Egyptische Ingenieurs bestudeeren, zoo noodig een eigen plan ontwerpen en rapport over het onderwerp uitbrengen. Deskundigen uit Oostenrijk, Italië, Spanje, Nederland, Pruisen, Engeland en Frankrijk komen 30 Oct. 1855 ten huize van De Lesseps op de 3e verdieping, rue Richepance No. 9 te Parijs bijeen. Ook Linant en Mougel Bey zijn aanwezig en geven een uiteenzetting van hun ontwerp. Onze landgenoot, de 55-jarige hoofdingenieur 1ste klasse bij het corps van den Waterstaat F. W. Conrad, de bekende oprichter van het Koninklijk Instituut van Ingenieurs, geniet de onderscheiding door zijn medeleden tot voorzitter der Internationale Commissie te worden benoemd. Een vijftal leden, Conrad, Mac Clean, Von Negrelli, Renaud en Lieussou vertrekken per s.s. „Osiris" naar Egypte, teneinde de mogelijkheid der doorgraving ter plaatse te onderzoeken. Ingenieur Von Negrelli directeur-generaal der Spoorwegen in Oostenrijk, vertegenwoordigt reeds in 1846 de Duitsche groep in een studievereeniging van Fransche, Duitsche en Engelsche belanghebbenden bij de doorgraving

der landengte. De vereeniging is opgericht door den Franschen ingenieur Enfantin, een der stichters van het Saint-Simonisme en eenige Leipziger kooplieden, w. o. A. Dufour-Feronce. Von Negrelli is vanaf den aanvang voorstander eener directe verbinding van zee tot zee.

Op 23 November stelt De Lesseps de leden der Commissie aan den onderkoning voor en deze heeft de meest uitgebreide maatregelen genomen, om de Commissie in staat te stellen haar werk onder zoo gunstig mogelijke omstandigheden te verrichten. In een brief aan zijn moeder, op 27 November 1855 vanuit een Nijlboot geschreven, zegt De Lesseps van Conrad: „M. Conrad, l'ingénieur hollandais, a été élu par ses collègues président de la Commission. C'est un homme excellent, fort instruit, dont nous faisons beaucoup de cas."

Op 2 Januari 1856 biedt de sub-Commissie den onderkoning een voorloopig verslag aan, waarin o. a. voorkomt, nadat een Nijl-Roode Zee verbinding is verworpen: „A direct Canal from Suez to the-Bay of Pelusium is then the only solution of the problem of the junction of the Red Sea and the Mediterranean; its construction is easy, its success certain. It is our unanimous conviction that the result to the commerce of the world will be immense."

In het begin van 1856 ontvangt De Lesseps van den onderkoning een aanvulling op zijn acte van concessie van 30 Nov. '54, inhoudende de algemeene lijnen, waaraan de maatschappij zich moet houden.

Van 23 tot 25 Juni 1856 is de geheele Internationale Commissie weer te Parijs bijeen. Aanwezig is ook de heer Jomard, de eenige geleerde

van de Commissie, die Bonaparte in 1798 naar Egypte vergezelde, die nog in leven is.

„De commissie heeft de haar opgedragen taak," om de woorden van den voorzitter te gebruiken, „met zorg en met omzigtigheid behandeld", en heeft kennis genomen van de reeds bereikte resultaten der studievereeniging van 1846, van de projecten van Lepère, Talabot en Barault en die van Linant en Mougel Bey. Van buitengewoon belang blijkt het werk van ingenieur Bourdalouc, die in opdracht van den leider der Fransche groep G. Talabot, de landengte van Suez heeft opgenomen en in tegenstelling met alle vroegere aanwijzigingen vaststelt, dat er nagenoeg geen verschil in waterstand tusschen Roode- en Middellandsche Zee bestaat.

In de slotvergadering wordt onder Conrads leiding „richting" en „vorm" van het Suezkanaal bepaald en de beslissing genomen, waar de uitmonding in de Middellandsche Zee zal zijn.

De Lesseps bezoekt in Juli te Weenen den 84-jarigen Prins Metternich, die hem zijn meening schriftelijk mededeelt en hem verzoekt dit document, waarin met vooruitzienden blik de zeer groote voordeelen van de kanaalverbinding in de toekomst worden uiteengezet en waarin aanwijzigingen worden gegeven voor de onzijdigheid van het kanaal, aan den onderkoning te overhandigen.

Gewapend met het gunstig oordeel van de Internationale Commissie en met het politiek testament van den nestor der Europeesche diplomaten, begint De Lesseps een tweede kruistocht door Europa. Van 29 April tot 24 Juni 1857 verdedigt hij onafgebroken zijn kanaal in Engeland

en weet den Britschen handel en scheepvaart voor zijn plannen te winnen. Palmerston blijft onverzettelijk. Wanneer de eerste minister verklaart dat „Harer Majesteits regeering gedurende de laatste vijftien jaar al den invloed, dien zij te Constantinopel en in Egypte bezat, had aangewend om de uitvoering van dit plan te verhinderen," komt het in het parlement tot een interpellatie, waarbij de Heer Berkeley vraagt, welke motieven de regeering voor haar oppositie heeft. Behalve de reeds bekende bezwaren, luidt het antwoord: „I therefore think I am not much out of the way in stating this to be one of the bubble schemes, which are often set on foot to induce English capitalists to embark their money upon enterprises which in the end will only leave them poorer; whoever else they may make richer."

Een storm van verontwaardiging steekt op, niet het minst in Engeland zelf. Geen wonder dat De Lesseps tegen Palmerston zegt: „C'est votre opposition qui fera affluer les capitaux nécessaires à l'entreprise".

In Frankrijk en in de steden Genua en Venetië, die den vroegeren voorspoed nog niet vergeten zijn, laten de voorstanders zich krachtig gelden en wij weten dat in 1856 ook in Nederland een commissie is benoemd, om een onderzoek in te stellen naar de gevolgen der doorgraving van de landengte van Suez voor handel en reederijen.

Van November 1857 tot Mei 1858 is De Lesseps te Constantinopel. Hij slaagt er niet in om den Sultan te bewegen, de concessie met zijn naam te bekrachtigen. Hij krijgt echter de verzekering dat de uitvoering van het kanaal niet belet

zal worden. In Februari 1858 is het ministerie Palmerston door dat van Lord Derby vervangen. In de politiek der regeering komt echter geen verandering. De groote voorstanders van het kanaal, Gladstone en Lord Russell, mogen nog zoo vurig de zaak verdedigen, de invloed van Disraeli en Lord Palmerston is niet te overwinnen. De Lesseps besluit op 5 Nov. 1858, niettegenstaande de tegenwerking van Engeland, de inschrijvingen te Parijs te openen. Hij rekent erop, dat in het uiterste geval zijn regeering en de publieke opinie in het overige Europa hem niet in den steek zullen laten. Op 30 November is het kapitaal, groot 200 millioen francs, volteekend en op 20 December 1858 de „Compagnie du Canal Maritime de Suez" geconstitueerd. Later zal blijken, dat het kanaal meer dan het dubbele van het kapitaal bij inschrijving zal kosten. Ongeveer de helft der aandeelen komt in de handen van den onderkoning. Het zijn deze aandeelen, later door de Britsche regeering overgenomen, die Engeland mede controle over het kanaal verschaffen. De Nederlandsche Consul-Generaal te Alexandrië wordt hoofdagent der maatschappij in Egypte en Conrad aanvaardt de benoeming tot lid van de „Conseil superieur des travaux" en geniet het vertrouwen van den onderkoning door aangewezen te worden tot zijn bijzonderen gecommitteerde bij den Raad van Beheer.

25 April 1859 vereenigen zich rond een enkele vlag in de woestijn, ter plaatse waar het latere Port Said zal verrijzen, De Lesseps met zijn voornaamste helpers. Na een korte toespraak, die de belangrijkheid der gebeurtenis volkomen weer-

geeft, steekt De Lesseps de eerste spade in den grond en wordt de Directeur-Generaal der werken, Mougel Bey, uitgenoodigd met de hulp van den aannemer, Alphonse Hardou, met voortvarendheid het werk tot een goed einde te brengen.

Nauwelijks zijn de eerste voorbereidende maatregelen getroffen, of de Maatschappij ondervindt den verlammenden invloed van diplomatieke tegenwerking. De druk van Engeland is zoo groot, dat Mohammed Said noode besluit het werk te doen staken. Ruyssenaers weet door tactisch optreden nog eenig uitstel te krijgen, waardoor De Lesseps den tijd heeft den steun van Napoleon III in te roepen. De zomer van 1859 is voor de jonge Maatschappij een zeer kritieke tijd. Door tusschenkomst van Frankrijk, welk land zich tot nu toe bepaald heeft tot belangstellende onzijdigheid, wordt de stopzetting voorkomen, zoodat De Lesseps in de eerste vergadering van aandeelhouders, die 15 Mei 1860 te Parijs wordt gehouden, een meer optimistisch geluid kan laten hooren. Onder groot enthousiasme wordt het werkplan goedgekeurd en wordt aan het bestuur de meest uitgebreide volmacht gegeven, de taak met kracht voort te zetten.

En deze taak wordt met kracht voortgezet. Een leger van arbeiders zwermt over de landengte uit en langs het toekomstig kanaal verrijzen tien kampementen. Behalve het maritieme kanaal zal een zoetwaterkanaal worden gegraven van den Nijl tot het meer Timsah en van daar naar Suez en Port Said.

Zoodra dit kanaal gereed zal zijn, is het ontzaglijk moeilijke vraagstuk van het transport der materialen voor een groot deel opgelost. Alleen

voor den aanvoer van drinkwater zijn dag en nacht zestienhonderd kameelen in gebruik.

Bij El Ferdane moeten de heuvels van El-Guisir, die ongeveer 60 voet hoog zijn, worden weggeruimd, waaraan 20.000 arbeiders eenige jaren werken. In weinige maanden verrijst hier een dorpje, Naast de Arabische kampementen staan de comfortabele huizen der ingenieurs. De moskee van Mariam wordt gebouwd en de ingenieur Montant zorgt voor een sierlijk Katholiek kerkje „Sainte Marie du désert". Het geheele werk staat ter plaatse onder leiding van den Italiaanschen ingenieur Gioia, een kunstzinnig, fijn beschaafd man, wiens smaakvol huis vol boeken, zeldzame faience en oude bronzen een oase is voor de vele bezoekers, die in den loop der jaren het reuzenwerk komen aanschouwen.

18 November 1862 is de doorgraving bij El Guisir voltooid en te elf uur voormiddag stroomt het Middellandsche Zee-water 75 kilometer van Port Said in het meer Timsah, nadat De Lesseps de laatste beletselen heeft laten wegnemen, onder het uitspreken der woorden: „Au nom de son Altesse Mohammed Said, je commande que les eaux de la Méditerranée soient introduites dans le lac Timsah, par la grâce de Dieu." — Vrijwel gelijktijdig is het Nijlwater door het zoetwaterkanaal tot nabij den Westelijken oever van het maritieme kanaal genaderd. De publieke opinie in Engeland verzet zich steeds meer tegen de houding der regeering. De Maatschappij heeft in Lord Scott, die in dezen tijd de werken bezoekt, een warm voorstander gekregen, die o. m. verklaart: „Als iemand voordeel van dit kanaal zal hebben, zal het de Britsche handelaar zijn".

Een buitengewoon feit doet zich voor. De Engelsche Consul-Generaal in Egypte, Colquhoum en de Engelsche consul te Alexandrië Saunders maken den tocht over de landengte en wanneer te hunner eere een feest wordt gegeven, zijn de aanwezigen sprakeloos wanneer de Consul-Generaal, onder den indruk van hetgeen bereikt is, in warme bewoordingen zijn bewondering te kennen geeft. En dit doet ook Commander Mansell, die tegenwoordig is bij de plechtigheid op 18 November.

Met alle macht wordt nu gewerkt om het zoetwaterkanaal naar Suez te graven, waardoor het mogelijk zal worden om met kleine vaartuigen van zee tot zee te varen, en bovendien Suez van zoetwater kan worden voorzien. Zonder het zoetwaterkanaal voor transportdoeleinden zou het groote kanaal niet kunnen worden voltooid.

Op het einde van 1863 verschijnt het volgende telegram in de Europeesche bladen: „Le canal d'eau douce vient d'être inauguré. Le Nil coule dans la Mer Rouge. La population de Suez est dans l'enthousiasme". Dit telegram is geteekend door Ruyssenaers, Consul-Generaal der Nederlanden, die in het bijzijn van vele genoodigden, waaronder de consuls van alle landen, de openingsplechtigheid verricht. Voor de bewoners van Suez is al dat zoetwater een zegen.

De eerste dagen gaan de fellah's 's nachts in alle stilte kijken of het water er nog wel is. Zij kunnen het wonder niet gelooven.

Het jaar 1863 is in meer dan één opzicht belangrijk voor de Maatschappij.

18 Januari sterft plotseling Mohammed Said en wordt opgevolgd door Ismail Pacha. Later in het jaar bezoekt Prins Napoleon de werken en

laat zich zeer enthousiast uit over hetgeen hij gezien heeft.

De Engelsche regeering hoopt op een verandering van koers in Egypte, maar ziet weldra dat ook de nieuwe onderkoning het voetspoor van zijn voorganger volgt. Voor De Lesseps is het gemis van zijn trouwen vriend Mohammed Said een zware slag, maar de maatschappij zal er niet onder lijden. „Je ne serais pas digne d'être vice-roi d'Egypte, si je n'étais pas plus canaliste que vous-même" is de geestige opmerking van Ismail Pacha bij het eerste onderhoud met De Lesseps. Bij het meer Timsah ontstaat een stadje, dat Ismaila wordt genoemd, ter eere van den nieuwen vorst. Van hieruit worden de verdere werkzaamheden gedirigeerd. De aandacht is tot nu toe voornamelijk gericht geweest op het Noordelijk gedeelte van het maritieme kanaal en op het zoetwaterkanaal; maar ook ter hoogte van Serapeum en Chalouf is niet stil gezeten. Bij de laatste plaats zijn het rotsbanken die moeten worden opgeruimd en dit vergt jaren arbeid met geschoolde Italiaansche krachten. Vanaf Ismaila komt een waterleiding naar Port Said en sluizen worden gebouwd, teneinde de verbinding tusschen het 6 M. hoogere kanaal van Ismaila en het maritieme kanaal mogelijk te maken.

15 Aug. 1865 opent De Lesseps deze sluizen en vaart het eerste scheepje rechtstreeks van zee tot zee. In den loop van dit jaar zijn vertegenwoordigers der Kamers van Koophandel der geheele wereld op uitnoodiging van De Lesseps in Egypte bijeen. Gelijktijdig bezoekt Sir Henry Bulwar, Britsch Ambassadeur te Constantinopel, voor de tweede maal de landengte en diens houding

wijst op een keerpunt in de opvatting der Engelsche regeering. Hij uit zich in zeer waardeerende bewoordingen over de vorderingen, die gemaakt zijn. Bij het afscheid der gedelegeerden aan een diner te Port Said bereikt De Lesseps het bericht, dat een der krachtigste verdedigers van het kanaal, Richard Cobden, in Engeland is overleden.

Moeilijkheden met de voorziening van arbeidskrachten, een hevige cholera-epidemie mogen tijdelijk remmend werken op de resultaten, onder de alles beheerschende leiding van De Lesseps bouwen zijn trouwe helpers voort. Ruyssenaers is Vice-President der Maatschappij geworden. De Directeur-Generaal der werken, Mougel Bey, is reeds in 1861 vervangen door Voisin. Voor de oorspronkelijke aannemers komen Couvreux en Borel en Lavally & Co. in de plaats en een leger van ingenieurs en opzichters houdt toezicht en geeft aanwijzigingen. Financieele moeilijkheden worden overwonnen door de hulp van Frankrijk en wanneer De Porte eindelijk in 1866 de concessie bekrachtigt, is het kanaal reeds voor twee derden gereed. Op 18 Maart 1869, in het bijzijn van den Khedive en den Prins en Prinses van Wales, wordt het water van de Middellandsche Zee in de Bittermeren toegelaten. De vulling duurt zeven maanden en per seconde stroomen ongeveer 100.000 L. naar binnen.

16 Augustus van hetzelfde jaar graaft Ali Pacha, Minister van Publieke Werken, de laatste scheppen zand in den dam te Suez weg en vereenigen zich de wateren van de Roode Zee en de Middellandsche Zee in de Bittermeren.

De plechtige opening van het kanaal van Suez wordt op 17 November bepaald. Een vloot van

meer dan tachtig schepen, waaronder een vijftigtal oorlogsschepen, is in de haven en ter reede van Port Said bijeen. Onder de ontelbare vlaggen ontbreekt onze driekleur niet. De Nederlandsche marine wordt vertegenwoordigd door een paar oorlogsschepen, waaronder de „Wassenaer". De opperbevelhebber der Nederlandsche vloot, Prins Hendrik der Nederlanden en de Prinses zullen aan boord van de „Valk" den tocht door het kanaal medemaken. Te acht uur in den morgen varen achtereenvolgens acht en zestig schepen het kanaal in, onder aanvoering van de met vlaggen en groen versierde „Aigle" met de Keizerin van Frankrijk en Ferdinand De Lesseps aan boord. Keizerin Eugénie heeft voor haar belangstelling in het werk den naam van „Isabella la Catholique de l'isthme de Suez" verworven. Dan volgt Keizer Frans Jozef aan boord van zijn jacht, vergezeld door Voisin, Directeur-Generaal der Werken. Vervolgens de kroonprins van Pruisen met Laroche, hoofdingenieur van Port Said en omgeving. Daarna Prins Hendrik der Nederlanden en echtgenoote met Consul-Generaal Ruyssenaers, Vice-President der Maatschappij, en met Gioia, hoofdingenieur der El-Guisir divisie. Op de „Psyche" volgen Lord Elliot, Britsch Ambassadeur te Constantinopel, en echtgenoote, en op de „Vladimir" de Generaal Ignatieff, Russisch zaakgelastigde bij de Porte, en Mevrouw Ignatieff, en vervolgens een groot aantal grootere en kleinere vaartuigen met gasten uit de geheele wereld. De stoet wordt gesloten door het prachtige jacht „Mahroussa" van den Khedive. De „Aigle" volbrengt de reis van zee tot zee in zestien uur. Ook de 69-jarige Conrad, lichamelijk verzwakt door

ziekte, heeft met vrouw en dochter de openingsplechtigheid medegemaakt; ondanks ernstige waarschuwingen van zijn familie wordt de reis naar Egypte ondernomen. In de Straat van Messina heeft hij nog schipbreuk geleden; de passagiers werden gered. Hij heeft de groote voldoening met een speciaal voor hem aangewezen bootje, het geheele werk, waarvan hij elk onderdeel zoo bij uitstek kent, rustig te kunnen inspecteeren. Het vaderland heeft hem niet weergezien. Op de thuisreis te München komt 1 Febr. 1870 het einde. De Stoomvaart Maatschappij Nederland heeft een harer eerste stoomschepen naar hem genoemd. De opening van het Suezkanaal gaat gepaard met grootsche feesten; van alle zijden wordt De Lesseps geëerd. Maar het meest zal hem hebben getroffen de brief van Lord Clarendon, waarin deze hem gelukwenscht met het schitterende succes. Tot zoover de Roever.

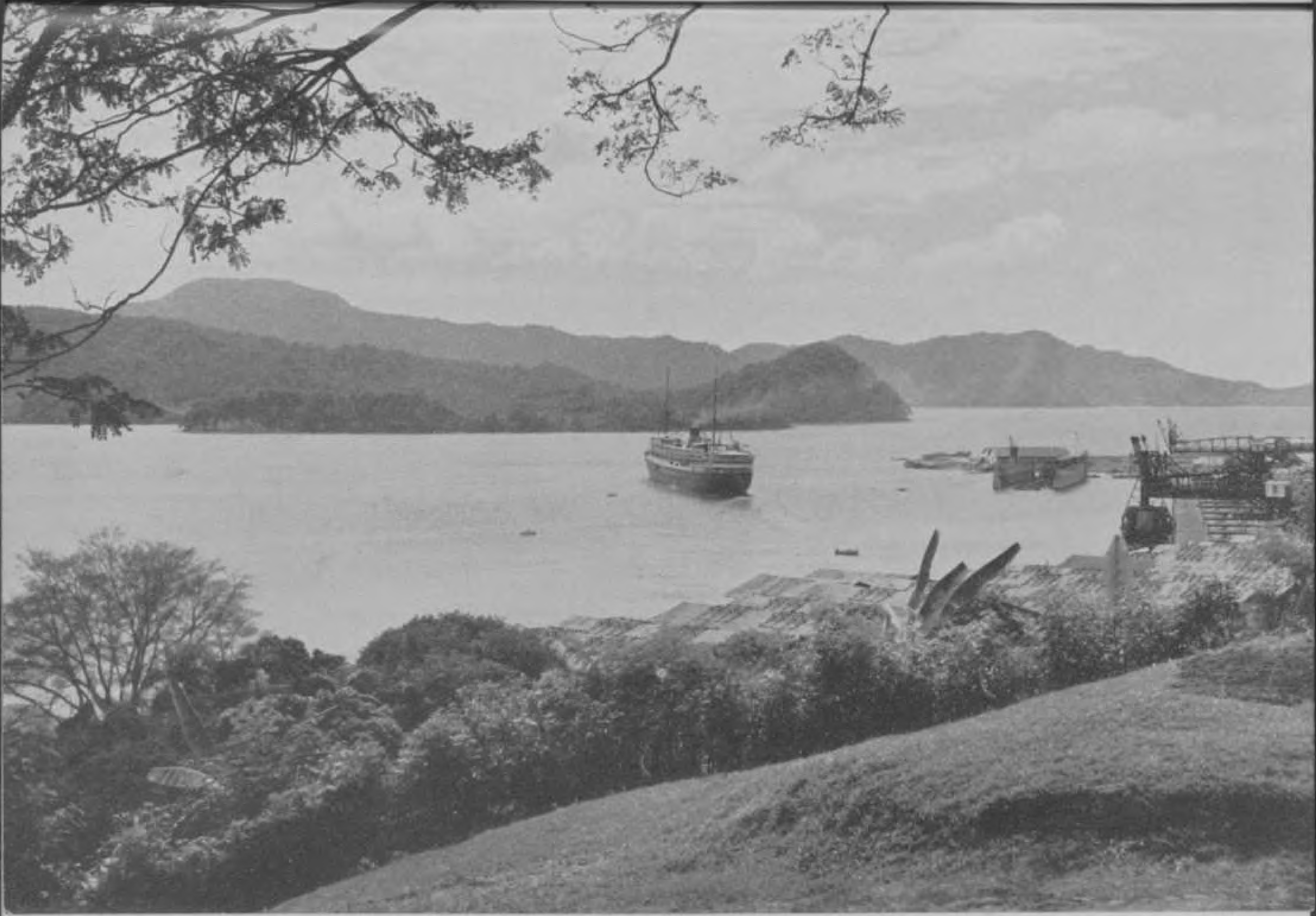
In hetzelfde jaar, waarin het Suez-kanaal werd geopend en Prins Hendrik der Nederlanden een der eersten was, die deze verbinding tusschen Nederland en Indië bevoer, werd, mede dank zij dezen Oranje Vorst, de Stoomvaart Maatschappij Nederland opgericht."

„De Geschiedenis der Amsterdamsche Stoomvaart" zegt daarover: „Het was een Schotsche reeder en scheepsbouwmeester, John Elder, die in den zomer van het jaar 1869 de plannen ontwierp, die tot de oprichting der Stoomvaart Maatschappij Nederland zouden leiden. Hij wendde zich daarvoor, door bemiddeling van H. S. van Santen te Liverpool, tot den Amsterdamschen cargadoor G. J. Boelen, chef der firma De Vries & Co. Het was een combinatie, die wel

kans op slagen scheen te bieden; Elder zou het grootste deel van het kapitaal verschaffen en geschikte schepen leveren; Boelen zou daarentegen voor de lading moeten zorgen. Er werden berekeningen gemaakt en op het eind van Juli was de zaak zoover gevorderd, dat Boelen onder overlegging van een memorie van Van Santen, waarin de plannen uiteengezet werden, zich tot de Regeering kon wenden; daar deze de grootste verscheper was, scheen haar steun onmisbaar. Reeds na enkele dagen werd evenwel het antwoord ontvangen, dat „voorshands geen beslissing kon worden genomen", maar dat de zaak nader zou worden onderzocht in verband met andere aanbiedingen. De Heer Boelen had echter ook andere wegen ingeslagen; op 12 Augustus wist hij door bemiddeling van den Heer I. E. Cornelissen, oud-zeeofficier en directeur der afdeeling Zeevaart van het Kon. Meteorologisch Instituut, die kort te voren door een brochure: „De Stoomvaart op lange lijnen", sterk de aandacht had gevestigd op de voordeelen der verbeterde compound-machine voor de groote vaart, in audiëntie ontvangen door Prins Hendrik, den broeder van den Koning. De Prins zegde hem gaarne zijn steun toe, maar stelde een voorbehoud, dat aan de zaak een geheel ander karakter zou geven; men moest namelijk van de onderneming een nationale onderneming maken en zich verzekeren van den steun van invloedrijke mannen in Nederland.

Inmiddels opende zich een ongezochte gelegenheid om de belangstelling van het publiek te winnen. Bij gelegenheid van de wereld-tentoonstelling van 1867 was te Parijs opgericht een Association internationale pour le dévéloppement

Sabangbaai.
Foto S.M.N.



du Commerce et des Expositions, blijkbaar in relatie staande met de Suez-kanaal Maatschappij, die natuurlijk gaarne de vaart op haar kanaal zooveel mogelijk wilde bevorderen. Deze Association schreef nu tegen 17 Augustus 1869 een vergadering uit te Amsterdam, welke meteen een voorbereiding zou zijn voor een te Caïro bij gelegenheid van de opening van het Suez-kanaal te houden congres, en waar de volgende punten behandeld zouden worden:

„Sur les facilités que le percement de l'isthme de Suez apportera au commerce international et en particulier à la navigation neerlandaise."

„Sur les combinaisons de nature à rendre plus nombreuses et plus profitables les transactions de l'Europe avec l'Orient."

Blijkbaar werd de zaak door de Regeering van groot belang geacht; het plan bestond tenminste aanvankelijk, dat de Minister van Financiën de vergadering zou presideeren; de Vicepresident van de Kamer van Koophandel te Amsterdam, de heer Van Hemert, nam echter zijn plaats in. Reeds in de Kamer had deze er op gewezen, dat de doorgraving der landengte nuttig zou kunnen werken, maar dat men er op bedacht moest zijn middelen te vinden ten einde de nadeelen, die er uit voort konden komen te bestrijden. Dezelfde gedachte sprak hij ook op de vergadering uit en tenslotte werd daar met algemeene stemmen een motie aangenomen, waarin werd aangedrongen op de oprichting eener stoomvaartmaatschappij, terwijl aan de Regeering het verzoek werd gericht aan de zaak haar steun te verleenen.

Twee dagen later constitueerde zich een „Commissie tot bevordering van de Stoomvaart op

Sabang. Gezicht op de haven.
Foto S.M.N.

onze Oost Indische bezittingen"; haar leden waren behalve den reeds genoemden Boelen, Julius Bunge, lid der firma Bunge & Co., en Jan Boissevain. A. C. Wertheim, die ook gepolst was, had wegens ziekte in zijn gezin geen zitting in de commissie kunnen nemen, maar zijn steun toegezegd.

Het eerste werk, dat de commissie verrichtte, was van haar ontstaan mededeeling te doen aan den man, die op haar toekomst zulk een gezegenden invloed zou hebben, aan Prins Hendrik der Nederlanden. In een schrijven van 19 Augustus deelde zij hem mee, dat haar doel tweeledig was, eenerzijds het voeren van onderhandelingen met het Gouvernement, anderzijds het bijeenbrengen van kapitaal en het verkrijgen van materiaal, voor welke beide doeleinden zij 's Prinsen steun en bescherming vroeg.

De volgende dagen werden besteed aan onderlinge besprekingen; zoo werd kennis genomen van de verschillende correspondentiën, die reeds door Boelen gevoerd waren. Op den 27sten werd het antwoord van den Prins ontvangen; het verzoek werd op „de meest heusche wijze" ingewilligd, en zoo kon nog op denzelfden dag aan het publiek de mededeeling worden gedaan, dat op aansporing en onder bescherming van Prins Hendrik der Nederlanden de Commissie zich geconstitueerd had. „Waar zoo dikwijls over slaperigheid bij den Nederlander wordt geklaagd, zal men algemeen met belangstelling zien, hoe thans een initiatief wordt genomen, en dat alweder een Prins uit het beminde Oranje-huis zich aan de spits stelt in een poging, die voor den handel op de Oost-Indische Koloniën zoo gewichtige gevolgen kan

hebben," zegt de Amsterdamsche Courant van 28 Augustus 1869 naar aanleiding dezer mededeeling. Op den 31sten Augustus werd de Commissie door den Prins in audiëntie ontvangen. Zij reisde op den morgen van dien dag per spoor naar Utrecht en liet zich vandaar per rijtuig naar Soestdijk brengen, waar zij te 10½ uur bij den Prins werd toegelaten en tot één uur in conferentie bleef, waarna de heeren op het Paleis bleven lunchen. Z.K.H. verklaarde zich als Beschermheer aan het hoofd der Commissie te willen stellen en had dit reeds aan den Koning meegedeeld, van wien hij een telegram met instemming had ontvangen. Hij deelde mede, dat hij Nederland bij de opening van het Suezkanaal zou vertegenwoordigen en betreurde het, dat er geen Nederlandsch stoomschip beschikbaar was voor dit doel. Het medegedeelde program keurde hij goed; eerst moest men met de Regeering onderhandelen over garantie van retourlading; verder moest men vaste aanbiedingen krijgen omtrent de te leveren schepen; daarna eerst moest een beroep op den handel worden gedaan.

De zaak moest als een nationale zaak worden opgevat; in verband daarmee bracht hij een tweetal punten ter sprake: of geen samenwerking met de Koninklijke Nederlandsche Stoomboot Maatschappij kon worden gezocht en of men de Nederlandsche Nijverheid niet met de bestelling der schepen zou kunnen bevoordeelen. Tegen beide voorstellen maakte de Commissie echter bezwaar; de tweede vraag, die blijkbaar uitgelokt was door een schrijven van Van Vlissingen aan den Prins, achtte zij niet vatbaar voor inwilliging, omdat men hier nog niet op de hoogte was van de practische

verbeteringen door de Engelsche ingenieurs uit jarenlange ervaring in scheeps- en werktuigbouw aangebracht.

Den volgenden dag werd de Commissie door den Koning ontvangen. Ook deze toonde groote belangstelling: „sedert jaren al stelde hij een levendig belang in de stoomverbinding met Java; het initiatief van Prins Hendrik had hij met veel genoegen bespeurd. Hij beschouwde de zaak als een nationale zaak, waarbij het huis Oranje aan de spits moest gaan". Zijn belangstelling toonde hij door naar allerlei bijzonderheden te vragen, b.v. of men niet „het petroleumgas" als brandstof kon bezigen en of men geen gebruik van het Luxemburgsche ijzer kon maken. Hij verzocht een adres over de aangelegenheid bij hem in te dienen, wat den derden September geschiedde.

Inmiddels waren verschillende onderhandelingen gevoerd, in de eerste plaats met de firma Elder, waarbij de vertegenwoordiger van deze te Parijs, de gewezen zee-officier Ch. J. Viehoff, als tusschenpersoon optrad. Zij werden eenigszins vertraagd door den dood van den chef der firma Elder, welke laatste niettemin bereid bleek haar voorloopige toezeggingen gestand te doen. Er bestond evenwel nog geen zekerheid omtrent het charter der te bouwen schepen; over de bruikbaarheid van het Suez-kanaal toch liepen zeer uiteenloopende geruchten, zoodat men wellicht een kleiner scheepstype zou moeten nemen; daarentegen dacht men erover om de machines iets krachtiger te maken dan aanvankelijk beraamd was. Tegelijkertijd werd met de Regeering onderhandeld over verzekering van een zeker quantum van Gouvernementsgoederen als retourvracht. Het

verzoek der Commissie werd in handen gesteld van de Directie der Nederlandsche-Handel Maatschappij. Uit den mond van Prins Hendrik vernam zij, dat de President dezer Maatschappij bij Z.M. ten paleize was ontboden, maar bezwaar maakte tegen het verzekeren van de halve retourlading op slechts twee havens af te halen. Op een tweede audiëntie bij den Prins op 20 September bleek de zaak nog niet gevorderd; Z.K.H. deelde mee „dat hij met leedwezen heeft gezien, dat de N.H.M. weifelend is in haar advies, dat zij het doel wel goedkeurt, maar geenszins flink is bij het aanwijzen van de middelen om daartoe te geraken en zich hoofdzakelijk laat leiden door de zucht om de bestaande zeilschepen niet te benadeelen, zonder zich doordrongen te toonen van het groote nationale belang, dat een geregelde snelvaart op Java voor Nederland heeft". De Prins verzocht aan de Commissie een weerlegging van de bezwaren der Nederlandsche-Handel Maatschappij om deze aan den Koning te kunnen voorleggen; daarop nam hij afscheid van de heeren voor zijn reis naar Suez.

Intusschen had de Commissie een brochure doen schrijven, getiteld „Directe stoomvaart op Java door het Suez-kanaal."

Nadat eerst een overzicht werd gegeven van de ons reeds bekende gebeurtenissen, die tot het optreden van het Comité hadden geleid, en vooral de aandacht was gevestigd op het feit, dat door de verbeterde Compound-machine voor de stoomvaart op het gebruik van steenkolen zoozeer kon worden bezuinigd, werd verder uitvoerig stilgestaan bij de groote voordeelen, die een versnelde gemeenschap zou kunnen meebrengen. Het

handelsverkeer tusschen Java en Nederland beliep in de laatste jaren 50 millioen aan uitvoer, 96 millioen aan invoer hier te lande en dan nog 14 millioen aan doorvoer. Daarnaast stond een zeer aanzienlijk personenverkeer; alleen reeds aan militairen een contingent van 2000 man, dat jaarlijks naar Indië vertrok. Het vervoer van militairen en goederen had plaats per zeilschip; het personenverkeer had gedeeltelijk plaats per Overland-mail; goederenvervoer langs dezen weg was door de zeer hooge prijzen vrijwel uitgesloten. De vraag was nu, in hoeverre de versnelde gemeenschap er toe zou leiden, dat het goederenvervoer, ondanks de verhoogde vracht van de stoombooten zou gebruik maken. De voordeelen waren van vierderlei aard: 1ste een besparing van rente, doordien men spoediger over de goederen kon beschikken; 2de een besparing van assurantiepremie; 3de de waarborg van behoud van qualiteit bij licht bederfbare waren; 4de de gelegenheid tot aanvoer in het gewilde seizoen en tot eersten aanvoer bij rijzende markt.

De besparing was gedeeltelijk onder cijfers te brengen. Terwijl bij een zeilschip de uitreis gemiddeld 95, de thuisreis 108 dagen duurde, kon dit bij een stoomschip op 40 dagen worden gesteld. Bij een zeilschip kon bovendien het tijdstip van vertrek niet nauwkeurig worden bepaald, zoodat de goederen, vroeger dan noodig was, aan boord gebracht moesten worden. Gemiddeld zou men dus per reis 70 dagen winnen, wat dus bij een rente van 5 % een voordeel gaf van 1 % over de waarde der lading.

Wat de assurantie betreft, deze bedroeg voor de Overland-mail 1¼ %, voor de goederen per

zeilschip verzonden, uitgaande 2 à $2\frac{1}{2}$, thuiskomende 3 %; dit zou een besparing van 1 % op de uitgaande en $1\frac{1}{2}$ % op de thuiskomende premie geven. Liet men dus de andere voordeelen, die niet met zekerheid becijferd konden worden, buiten rekening, dan had men reeds een voordeel van 2 à $2\frac{1}{2}$ % over de waarde der goederen. Voor de uitgaande manufacturen, bijna drievierde van de waarde van den geheelen uitvoer vertegenwoordigend, zou dit reeds een besparing geven van meer dan *f* 50.— per last; zoodra dus de vrachtverhooging beneden dit bedrag bleef, zou het eigenbelang der vervrachters meebrengen het stoomschip te kiezen. Voor de thuisvrachten lag de zaak zoo, dat voor de meer kostbare artikelen, als indigo, specerijen, tin, tabak, thee, koffie en de fijnere soorten van tabak de stoomboot als aangewezen was, terwijl ook voor de minder waardevolle een vrachtverhooging van *f* 25.— per last wegens de aangegeven voordeelen gemakkelijk gedragen konden worden, terwijl dan de verdere voordeelen van het versnelde vervoer nog geheel ten voordeele van den vervrachter bleven. Wilde men dus het vervoer niet naar Engeland of naar de Middellandsche Zee-havens zien verleggen, dan zou men in Nederland zich naar den nieuwen toestand moeten inrichten. Nog sterker sprak alles voor het personenverkeer per stoomschip. Nu reeds maakten talloozen, ondanks de veel hoogere kosten (het dubbele of drievoud van die per zeilschip) en den last aan het overladen der bagage verbonden, gebruik van de Overlandmail. „Een directe stoomvaart, die in snelheid weinig verschilt van den maildienst, die in lage passage het zeilschip nabij komt, en in comfort

mail- en zeilschip overtreft, zal voor het personenverkeer een wezenlijke weldaad zijn en een groote uitbreiding aan dat verkeer geven."

Wat het goederenverkeer betrof, was eventueel vervoer van de producten van het Gouvernement, den grootsten verscheper, van het allergrootste belang. Ten opzichte van dit punt kon worden medegedeeld, dat met het Gouvernement was overeengekomen, dat per jaar 4800 last goederen aan de Maatschappij ten vervoer naar Nederland zou worden gegeven, tegen een vrachtprijs, die *f* 22.50 per last meer zou bedragen, dan in het voorafgaande jaar gemiddeld bij de inschrijvingen door de zeilschepen zou zijn bedongen, met dien verstande, dat tot einde 1874 het minimum *f* 37.50 per last zou bedragen. Daarentegen stond de Maatschappij aan de Regeering preferentie toe voor de laadruimte. Werden schepen van kleiner charter genomen, dan zou de vrachtverhooging slechts *f* 20.— per last bedragen. Verder werden in de brochure nog eenige mededeelingen gedaan betreffende het aan te schaffen materieel. Met een der voornaamste scheepsbouwers aan de Clyde was voorloopig gecontracteerd voor den bouw van vier ijzeren schroefstoomers van 2000 ton netto en machines van 325 paardekracht nominaal, die zouden kunnen worden opgevoerd tot een effectief vermogen van 1300 paardekracht. Op de uitreis zouden zij ruimte voor 2000 ton lading benevens voor 50 eerste en 50 lagere klasse passagiers hebben; op de thuisreis voor 1350 Javalast lading benevens hetzelfde aantal passagiers.

De tusschendekken zouden verder, met opoffering van een deel der laadruimte, gelegenheid aanbieden voor logies voor militairen. De

machines zouden zijn van „het zoogenaamd Compound expansieve systeem", waardoor 40 à 50 % besparing aan brandstof zou worden verkregen; het kolenverbruik zou bij een gemiddelde vaart van 10 mijlen niet meer bedragen dan 25 ton per etmaal. De schepen zouden om de 36 of 40 dagen vertrekken, zoodat zij gezamenlijk 8 à 10 uit- en thuisreizen zouden kunnen doen.

Verder kwam nog de mededeeling, dat het aan de Commissie gelukt was zich de medewerking te verzekeren van den heer Ch. J. Viehoff, vroeger officier bij de Nederlandsche Marine, en nu sedert een aantal jaren als ingenieur voor den scheepsbouw met de Trans-Atlantische paketvaart vertrouwd; „onze plannen zijn in overleg met hem bepaald, terwijl wij ons tevens voorstellen hem als mede-directeur aan de op te richten maatschappij te verbinden. Op die wijze zullen wij bij deze onderneming partij kunnen trekken van de ondervinding op dat gebied in het buitenland opgedaan."

Op den 21sten Februari werden de Statuten door den Prins goedgekeurd en de naam vastgesteld. Aanvankelijk gevoelde de Prins iets voor den naam van „Nederlandsche Lloyd"; de overweging, dat deze naam reeds gevoerd werd door een verzekeringsmaatschappij, deed ten slotte tot den naam besluiten, die later in scheepvaartkringen een zoo goeden klank zou krijgen.

Bij de Statuten werd het kapitaal der Vennootschap vastgesteld op zes millioen, waarvan de eerste serie van $3\frac{1}{2}$ millioen voorloopig zou worden geplaatst. Het bestuur zou onder toezicht van vijf commissarissen onder voorzitterschap van Jhr Mr C. J. A. den Tex — verschillende ver-

gaderingen werden in Burgemeesterskamer gehouden — berusten bij een Raad van Bestuur van niet minder dan tien leden; naast Boelen, Bunge en Boissevain zouden hierin plaats nemen A. C. Wertheim, Mr C. A. Crommelin, C. J. Viehoff, A. A. Bienfait, J. E. Cornelissen, M. M. de Monchy, P. C. Loopuit; de beide laatsten zouden Rotterdam vertegenwoordigen. Met het dagelijksch beheer werden Boele, Boissevain en Viehoff belast; zij hadden de medewerking van den geheelen Raad van Bestuur noodig voor aan- of verkoop van schepen en gebouwen, voor contracten met concurreerende lichamen, voor voordrachten aan de algemeene vergadering van deelnemers, voor de vaststelling der assurantie en voor de aanstelling van kassiers en van hoofdagenten in het buitenland.

In den aanvankelijken opzet was één belangrijke wijziging gebracht. Had het aanvankelijk in de bedoeling gelegen om de stoomvaartmaatschappij te stichten door samenwerking van een scheepsbouw- en een cargadoorsfirma, de Commissie had dit standpunt geheel verlaten; zij wenschte zich volkomen vrijheid voor te behouden ook wat den aanbouw der booten betrof.

Er waren prijzen en leveringstermijnen gevraagd aan vier voorname firma's aan de Clyde en eerst toen de aanbiedingen van de firma Elder in beide opzichten het gunstigst bleken, werd haar de levering gegund. Wel werd zooals wij zagen, haar ingenieur, de heer Viehoff, voor de combinatie gewonnen, maar onder uitdrukkelijke voorwaarde, dat hij zijn positie bij de firma Elder zou verlaten. Verder heeft de firma vrijwillig voor een aanzienlijk bedrag deel genomen in het maat-

schappelijk kapitaal, maar zonder daarvoor voorrechten te bedingen."

De voorbereidende maatregelen waren genomen, de vraag was „nog slechts" of het benoodigde kapitaal gevonden zou kunnen worden.

Toen de inschrijving op allerlei moeilijkheden en bezwaren dreigde te stranden, verscheen in de Amsterdamsche Courant het volgende artikel:

Maandag is de beslissende dag.

Dan wordt er beslist of er een eigen stoomvaart, of wel een vreemde lijn naar Java zal zijn;

dan wordt beslist of de Nederlandsche zeilschepen de konkurrentie tegen eigen, of tegen vreemde stoomschepen zullen ontmoeten;

dan wordt beslist of *f* 150.000.— 's jaars aan gagiën door Hollandsche mannen of door vreemde zal verdiend worden;

of *f* 170.000.— 's jaars aan provisiën in ons land of in den vreemde zullen gekocht worden;

of *f* 50.000.— 's jaars kommissieloon enz. aan Nederlandsche of aan vreemde huizen zal ten goede komen;

of *f* 120.000.— 's jaars aan reparatiekosten en onderhoud hier te lande zullen besteed worden;

dan wordt het beslist of de scheepvaart van Nederland alléén de nadeelen van het Suezkanaal of ook iets van de voordeelen kan verkrijgen;

dan zal het blijken of er in Nederland meer vertrouwen in onbekende buitenlanders dan in degelijke landgenooten bestaat. Dan, maar genoeg . . . .

Er zal, hopen wij, blijken:

Het is geen geldkwestie alleen, maar een zaak van eer.

De rendabiliteit der onderneming is verzekerd door een gunstig contract met het gouvernement, zóó gunstig dat het niet aan de commissie individueel wordt verleend, maar aan eene op te richten maatschappij, waarin iedereen deel kon nemen. Maar de duur is voorloopig kort gesteld, daar mag geen dag meer verloren gaan; elke reis minder binnen de gecontractueerde jaren is winstderving.

Een zaak van eer is het: „voor den Nederlandschen ondernemingsgeest voor de behartiging der Vaderlandsche welvaart en ook, wie zal het loochenen, tegenover den vorstelijken ontwerper, die het plan zoover heeft geleid, als het nu onder elks bereik is gebracht.

Ieder belangstellende kan Maandag dan voor goed een beslissende richting helpen geven aan het al of niet bestaan van deze Stoombootmaatschappij, niet zonder reden „Nederland" genoemd.

Een toeschouwer en meedoener.

Eenige anderen, invloedrijke mannen, spanden zich er voor en op 4 April 1870 deelde de Amsterdamsche Courant mee: „de inschrijving voor de Stoomvaart Maatschappij Nederland overtreffen het benoodigd kapitaal". Op 13 Mei 1870 werd de akte van oprichting te Amsterdam verleden." Rotterdam had niet stil gezeten. Wm. Ruys J.Dzn. was zelfs de Amsterdammers vóór geweest. Voogd verhaalt hieromtrent in zijn reeds genoemde boek:

„Uit de oudste boeken van den heer Wm. Ruys J.Dzn. blijkt, dat het barkschip „De Drie Gebroeders", groot 450 ton, op 11 September 1844 zee koos met bestemming Batavia.

Genoemde heer was boekhouder van de be-

treffende onderneming; gemeld schip werd door andere gevolgd, waarvan hij er niet minder dan zeventien onder zijn beheer had.

Hij heeft de firma Wm. Ruys en Zonen opgericht, waarin zijn zoon Willem al spoedig als deelgenoot optrad. Het eerste stoomschip van de aldus gevormde firma was de „Ariadne", gebouwd in het jaar 1870 en bestemd voor de vaart op den Levant; het tweede de „Fop Smit", eveneens bestemd voor die vaart. In 1873 werd de „Ariadne" verhuurd aan het gouvernement om troepen over te brengen voor de Atjeh-expeditie; daartoe te Sutherland ingericht, vertrok het op 27 Augustus 1873 met een lading steenkool naar Batavia en keerde eerst in 1876 in Nederland terug. Inmiddels waren — in den loop van 1872 — onderhandelingen gevoerd door den heer D. T. Ruys, lid der Cargadoorsfirma Ruys & Co., met de „Commercial Steam Navigation Co." te Londen, welker stoomschip „Wuberton", groot 1450 tons, met een lading koffie van Java te Rotterdam was aangekomen. Deze onderhandelingen leidden er toe, dat het schip op 27 Januari 1873 naar Java werd geëxpedieerd. Onder Engelsche vlag was het de pionier van de stoomvaartmaatschappij, die als Rotterdamsche Lloyd tot grooten bloei is gekomen. Het werd gevolgd door de stoomschepen „Harrington" en „Kingston"; de Commercial Steam Navigation Co. had bij de opening van den dienst bedongen, dat van Nederlandsche zijde voor de helft in de vloot zou worden voorzien. Dat was een betrekkelijk moeilijke voorwaarde, die dan ook eerst in 1875 tot uitvoering kon worden gebracht, toen inmiddels de stoomvaartreederij „Rotterdamsche Lloyd" onder directie

van de heeren Wm. Ruys en Jos. Hoven was opgericht.

Deze reederij, die het benoodigde geld voor een groot deel in Engeland gevonden had, bracht allereerst in de vaart de „Groningen", gebouwd bij Mitchell & Co. te Newcastle on Tyne; dit schip vertrok op 7 Maart 1875 naar Rotterdam via Vlissingen en werd reeds een paar maanden later door de „Friesland" gevolgd. Het verging deze beiden schepen slecht; de „Groningen" maakte slechts drie reizen en verging op 26 Maart 1876 op de Maasvlakte op de terugreis van Antwerpen, waar het schip gedokt had. De „Friesland" verging in December 1877 met man en muis op de Corobedos-rotsen. Is het niet eigenaardig, dat, nadat lange jaren de juiste plaats van dit schrikkelijk onheil onbekend was gebleven, in 1905 blokken tin werden aangebracht te Corcubion, die bij onderzoek bleken geladen te zijn geweest in de „Friesland"! Nadat het aantal schepen in den Java-dienst tot drie van Engelschen en drie van Nederlandschen huize was vermeerderd, ging in 1877 de directie van de Nederlandsche booten van de reeds genoemde heeren Wm. Ruys en Jos. Hoven over op de oudere firma Wm. Ruys en Zonen. Op 3 September 1881 kwamen de vier stoomschepen der „Commercial Steam Navigation Co." onder Nederlandsche vlag als Stoomvaartmaatschappij „Rotterdam", en reeds toen onderhielden zij, evenals de booten van de firma Ruys en Zonen zelven, een driewekelijkschen dienst op Indië, gelijk op dat oogenblik ook vanuit Amsterdam werd onderhouden. In 1883 echter gevoelde men de wenschelijkheid om de schepen van de verschillende

reederijen van de firma Ruys en Zonen in een naamlooze vennootschap onder te brengen, die als de vroegere reederij genaamd werd: „Rotterdamsche Lloyd". De aandeelhouders van alle drie reederijen besloten vooral daarom tot het samensmelten van hun belangen in ééne maatschappij, omdat het wisselvallige van het transatlantisch bedrijf dan meer gelijkmatig werd verdeeld en aan de aandeelen ook een meer verhandelbaren vorm werd gegeven.

De Rotterdamsche Lloyd kon op die wijze beginnen met een zevental schepen, zijnde de „Drenthe", de „Gelderland", de „Batavia", de „Zuid-Holland", de „Utrecht", de „Semarang", en later ook de „Soerabaja", waaraan toegevoegd twee schepen voor de Europeesche vaart, zijnde de „Senior" en de „Ariadne".

Teneinde uitvoering te geven aan de voornemens van de aandeelhouders in de verschillende reederijen, werd een commissie van drie leden benoemd om statuten te ontwerpen en drie deskundigen aan te wijzen, die de schepen zouden taxeeren. De statuten werden vastgesteld in een gecombineerde vergadering van aandeelhouders in de reederijen en op die statuten werd, bij besluit van 15 Juni 1883 (Staatsblad No. 62) de Koninklijke bewilliging verkregen. Van het op ƒ8 millioen vastgestelde kapitaal werd voorloopig ƒ4 millioen uitgegeven. Volgens taxatie van de heeren D. C. Rietbergen, expert van „Veritas", J. de Hoog, hoofdexpert van de Vereeniging van Assuradeuren te Amsterdam, en Joh. Bik, oud-gezagvoerder, was de waarde der gezamenlijke schepen met een inhoud van 20.700 ton: ƒ4.033.000.—; voorzoover de taxatie meer bedroeg dan het kapitaal,

werd door de firma Ruys en Zonen in plaats van aandeelen een boekschuld der vennootschap in betaling genomen; voor het overige werden aan de verschillende aandeelhouders in de vroegere reederijen en ook aan de directie, aandeelen in de vennootschap in betaling gegeven voor den inbreng der stoomschepen. In vereeniging met de stoomschepen van de Stoomvaart-Maatschappij „Rotterdam", waarvan de directie aan de firma Wm. Ruys & Zn. bleef toevertrouwd, werd een veertiendaagsche vaart met Java en Sumatra ingesteld; met de eigen zeven stoomschepen der nieuwe maatschappij werden in het eerste jaar twintig reizen naar Java en Sumatra volbracht."

Reeds veertien jaar na de oprichting der beide groote Nederlandsche stoomvaartlijnen voelden beide de noodzakelijkheid van samenwerking en in 1884 werd deze een feit, zich uitend in het instellen van een gezamenlijken 14-daagschen dienst, welke in April 1885 een aanvang nam; deze samenwerking werd sindsdien nimmer verbroken en zij heeft tot gevolg gehad, dat beide maatschappijen in gemeen overleg zich hebben ontwikkeld tot groote en krachtige lichamen, die voor den handel tusschen het moederland en de overzeesche gebiedsdeelen thans een grooten steun zijn.

Maar de samenwerking, door de Rotterdamsche Lloyd en de „Nederland" in het leven geroepen, strekte zich zeer ver uit. Immers, reeds enkele jaren na het ontstaan van de Rotterdamsche Lloyd leidde zij de oprichting van de Koninklijke Paketvaart Maatschappij, die sedertdien met steeds toenemend succes in de kustvaart in den Indischen Archipel zelven heeft voorzien, en welker uitnemend verzorgde diensten naar

Aankomst mailboot Tandjong Priok.
Foto S.M.N.

ok.
N.

AIR TRANSPORT
NL-301

Australië en Singapore bekend mogen worden verondersteld. Aanvankelijk was de stoomvaartdienst in de Indische wateren in handen van Hollandsche concessionarissen sedert 1863 echter in Engelsche handen, zijnde de z.g. Nederlandsch-Indische Stoomvaart Maatschappij, met hoofdzetel te Londen. Geen schip werd in Nederland gebouwd, zelfs geen ketel vernieuwd, alles werd uit Engeland betrokken, en als in Indië een der schepen moest worden gerepareerd, dan geschiedde dit niet op Java, maar te Singapore. Geen wonder dan ook, dat in 1884 in de Tweede Kamer een motie aanhangig werd gemaakt, waarin werd aangedrongen op het overnemen van dezen dienst door een Nederlandsche Maatschappij, zoodra in 1888 het contract met de Engelsche onderneming zou zijn afgeloopen.

De heeren Jan Boissevain, Willem Ruys en P. E. Tegelberg, directeuren van de beide groote Indische stoomvaartmaatschappijen, vormden zich tot een combinatie, die de Koninklijke Paketvaart Maatschappij oprichtten met een kapitaal van *f* 6 millioen. Bij wetsontwerp, op 4 Februari 1888 ingediend, werd aan de Paketvaart een subsidie verzekerd voor verschillende lijnen, in den aanvang wisselend van *f* 1.50 tot *f* 20.— per mijl; later in dier voege gewijzigd, dat geen enkele lijn meer dan *f* 10.— subsidie had. Het contract, door den Staat aangeboden, kwam aanvankelijk aan de belanghebbenden zoo onvoordeelig voor, dat het groote moeite heeft gekost om de benoodigde *f* 6 millioen bijeen te brengen. Dit is alleen gelukt door de krachtige samenwerking van de Lloyd en de „Nederland", die terecht ook voor het eigen bedrijf in het bestaan van een Neder-

Het nieuwste Indië-vliegtuig D.C. 4 der K.L.M.
Foto K.L.M.

landsche combinatie in de Indische wateren een groot voordeel zagen. Zij waren zoodoende verzekerd van krachtigen steun bij de ontwikkeling van het verkeer door geheel Nederlandsch-Indië over Batavia, Soerabaja en Padang met Europa, in concurrentie met dat over Singapore. De indertijd gekoesterde, ja openlijk uitgesproken vrees, dat de Paketvaart het opkomen van particuliere vervoerondernemingen onder Nederlandsche vlag zou tegenhouden, is gebleken ongegrond te zijn geweest. Bij achtereenvolgende herzieningen, waaraan het contract met de Paketvaart werd onderworpen, is dit aanmerkelijk gewijzigd; de eigenlijke subsidie is thans geheel afgeschaft, doch de maatschappij geniet een vergoeding voor het postvervoer, dat vroeger kosteloos geschiedde, van 25 ct. per etmaal tot een maximum van *f* 500.000.—. Het aantal diensten, dat de Paketvaart verplicht is te onderhouden, is laatstelijk van 13 op 30 gebracht, en deze 30 contractueele, uitgebreid met de niet-contractueele diensten, verbinden feitelijk alle onderdeelen van den Indischen Archipel onderling en met elkander.

Het is dan ook zeker niet te veel gezegd als men beweert, dat de Paketvaart aan de politiek van vreedzame expansie, door de Landvoogdij van Van Heutsz ingeleid, krachtige medewerking heeft verleend, en dat het uitsluitend aan haar diensten te danken is, dat geheel Indië gedurende den oorlog met het moederland verbonden kon blijven. Beschikte de Paketvaart in 1892 over 30 schepen van totaal bijna 30.000 ton inhoud, die in dat jaar 824.000 zeemijlen bevoeren, zij beschikt thans over 95 schepen met bijna

212.000 ton, die ruim 3.500.000 zeemijlen per jaar bevaren.

Een andere schepping, door de samenwerking van Rotterdamsche Lloyd en „Nederland" in verbinding met de Paketvaart tot stand gebracht, is de Java—China—Japan lijn. In den loop van 1905 kwam door overleg tusschen de „Nederland" en de Rotterdamsche Lloyd een afzonderlijke dienst tusschen Java en Britsch-Indië via Sabang en Rangoon v.v. tot stand: de z.g.n. Java—Bengalen-vaart.

De belangrijkste en meest principieele samenwerking, die door de Indische stoomvaartmaatschappijen werd verkregen, is belichaamd in de in 1908 opgerichte Nederlandsche Scheepvaart Unie. Het gold hier een overeenkomst, tusschen de „Nederland", de Rotterdamsche Lloyd en de Paketvaart-Maatschappij aangegaan, teneinde onder behoud van ieders zelfstandigheid in het inwendige beheer, een betere samenwerking krachtig te bevorderen. In de overeenkomst der Unie werd bepaald, dat de drie maatschappijen steeds met elkander zullen te rade gaan omtrent de exploitatie van nieuwe lijnen, de aanschaffing van nieuw materiaal, de voorziening in de behoefte van nieuw bedrijfskapitaal, de vaststelling der tarieven, de assurantie der vloot, de aanschaffing van steenkolen e. d., en dat zij elkander zooveel mogelijk zullen steunen bij de bestrijding van concurrenten. In alle aangelegenheden van gemeenschappelijk belang verblijft de beslissing aan het bestuur der Unie. Natuurlijk kon deze aan de Unie opgedragen eindbeslissing eerst dan volkomen nuttig werken, indien door een zoo groot mogelijk bezit van aandeelen in de drie

maatschappijen aan de Unie een blijvenden invloed op de verbonden maatschappijen werd verzekerd. Als eerste stap om hiertoe te geraken, werd dan ook aan de Scheepvaart-Unie door ieder der maatschappijen verkocht een millioen nominaal van haar aandeelen, waartegenover de Unie drie millioen nominaal eigen aandeelen uitgaf. Bij de oprichting werd bepaald, dat door de drie verbonden maatschappijen aan de Unie zouden worden gerestitueerd alle kosten van beheer en bedrijfsbelasting; bovendien wordt aan de Unie door de verbonden maatschappijen jaarlijks afgedragen een som, die, zoolang er slechts drie millioen Unie-aandeelen zouden zijn, *f* 30.000.— zou bedragen, later in onderling overleg zou worden verhoogd tot een maximum bedrag van 1½ ton 's jaars. Bovendien zou door elk der maatschappijen *f* 10.000.— 's jaars worden uitgekeerd voor elk één millioen aandeelen der betreffende maatschappij, dat in het bezit der Unie is, tot een maximum van *f* 50.000.—. Daar in het belang der drie verbonden maatschappijen moest worden getracht het aandeelenbezit der Unie ook op andere wijze te vergrooten, zou later aan bezitters van aandeelen in de drie maatschappijen de gelegenheid worden gegeven om onder nader vast te stellen voorwaarden hun aandeelen tegen Unie-aandeelen te ruilen. Als directeuren van de Unie werden benoemd de directies van de „Nederland", de Rotterdamsche Lloyd en de administrateur der Paketvaart Maatschappij; als commissarissen drie commissarissen van de „Nederland" drie van de Lloyd en drie leden van het hoofdbestuur der Paketvaart-Maatschappij. Om de meest mogelijke zekerheid te hebben, dat ook in de toekomst de

Nederlandsche Scheepvaart Unie zou worden bestuurd naar de bedoeling en in het belang der in haar opgegane maatschappijen en tevens blijvend verzekerd te zijn van haar nationaal karakter, werden in de statuten de noodige bepalingen gemaakt en o. m. een preferent kapitaal gecreëerd met de bedoeling, dat deze preferente aandeelen uitsluitend en te allen tijde in handen zouden zijn van de bij de Unie aangesloten maatschappijen. Op het gebied van de meer en meer in beteekenis toegenomen scheepvaart van Nederland op Indië is de Unie een belangrijk lichaam gebleken, en haar bestaan is wel een bewijs van wat concentratie, onder gegeven omstandigheden, vermag!"

In den loop van zestig jaren werd de maildienst van de „Nederland" en der „Lloyd" het volmaakte verkeersmiddel voor passagiers, post en goederen tusschen Nederland en Indië.

Gedurende meer dan een halve eeuw onderhielden beide lijnen den regelmatigen dienst met schepen, die steeds sneller liepen, steeds vaster lagen, schepen, die varende hotels werden met alle moderne luxe van meubileering en versiering der salons, met altijd weer uitgebreider en smakelijker maaltijden, met ruime breede wandeldekken, met sportdek en een zwembad en een bar, met electrisch gekoelde, goed ingerichte hutten en weelderige luxe-verblijven.

Straks zal de mailboot weer vertrekken van de Handelskade te Amsterdam om de reis door het IJ en het Noord Zee-kanaal te aanvaarden, of Rotterdam achter zich latende, de Maas statig af te zakken.

Straks zal de mailtrein wederom den kap van het Haagsche station uitstoomen, nagewuifd door

honderden, die met tranen in de oogen en een glimlach op het gelaat afscheid namen en veelal verlangen naar het uur waarop zij naar het goede land zullen terugkeeren.

De mailtrein met de eerste en tweede klasse slaapwagens en restauratie-rijtuig brengt de reizigers tot op den steiger, waar de mailboot ligt gemeerd.

Daar, in Genua of Marseille, begint ook voor de passagiers, die de vaart door het Kanaal en de Golf van Biskaje maakten, de eigenlijke zeereis, want daar is het afscheid van Europa.

In Port Said ligt het Westen met zijn donkere dagen en zijn donkere kleeren reeds ver achter ons. De lichtende poort van het Oosten opent zich als wij door de smalle geul varen, die Afrika van Azië scheidt.

De geheimen van het Oosten dringen zich op als wij weinige dagen later in Colombo aan wal gaan.

Het is alles voorbereiding voor den baar, maar voor den oudgast als de ontmoeting met een vertrouwd vriend.

En ons allen vervult een gevoel van blijde verrukking als Sabang zijn lieflijke baai voor ons ontsluit en wij omringd worden door de vriendelijke groene heuvels, waartegen, rondom ons, het kalme water kabbelt en glinstert in het genadige zonlicht.

Wij zijn weer thuis.

HOOFDSTUK V

Wij vliegen naar Indië

De Nederlandsche zeevaart naar Indië was mede een gevolg van den tachtigjarigen oorlog. Een eigen rechtstreeksche verbinding met de eilanden, waar de specerijen wiessen, was voor de Lage Landen aan de zee een levensbelang geworden.

Zoo werd het onrecht ons door Spanje aangedaan een der oorzaken van deze scheepvaart naar den Indischen Archipel, welke leidde tot het aanknoopen van handelsbetrekkingen, ook in het belang der daar wonende volken, althans hunner vorsten.

Uit den door den handel noodzakelijk geworden duurzame vestiging op verschillende eilanden, groeide kolonisatie, terwijl in de laatste jaren uit den toestand van afhankelijkheid de juiste verhouding geboren werd, waardoor Nederland en Indonesië zullen samengaan als gelijkgerechtigde vrije deelen van het Koninkrijk der Nederlanden.

Gelijk in en door onzen oorlog met Spanje onze scheepvaart naar Indonesië tot stand kwam, zoo was een der heilrijke gevolgen van den eersten wereldoorlog, de luchtvaart naar, onze luchtverbinding met de overzeesche deelen van het Rijk.

In het begin dezer eeuw, eenige jaren vóór dien oorlog maakte Java kennis met het vliegtuig.

Onder de vliegeniers, die het aandurfden in Indië op te stijgen, als Küller, Kouzminsky, de acteur Henri Brondgeest — dien Karel Wybrands in „Het Nieuws van den Dag", na mislukte proefnemingen, Grondbeest doopte —, heeft Hilgers de eerste plaats ingenomen.

Hilgers vloog in 1909 twintig minuten boven Soerabaja in één der oudste proeftoestellen van Fokker. Zijn landing mislukte, omdat het vliegveld zelfs niet aan de geringste eischen voldeed en hij zijn toestel moest neerzetten op een startbaan, die uit matten bestond. Hij trachtte op het laatste oogenblik de kist nog op te trekken, maar kwam met de staart in een kamponghuis terecht.

Men wist nog niets van aerodynamica, noch van de theorie van het vliegen, echter moest, na de geslaagde vlucht, het ongeluk een oorzaak hebben, welke men terugvond in gaten in de Indische lucht, weshalve Indonesië voor de luchtvaart werd afgekeurd.

Doch er waren mannen, die verder keken. Een tweede luitenant der artillerie van het K.N.I.L., H. ter Poorten, verzocht in 1910 aan den Indischen Legercommandant of hij in het buitenland vliegen mocht gaan leeren.

Het antwoord was, „dat het lang niet vaststond of het vliegwezen wel ooit eenig militair nut zou hebben".

Dertig jaar later werd de tweede wereldoorlog in de lucht uitgevochten en was H. ter Poorten commandant van het Indische Leger, dat later zijn aandeel zou geven in de bevrijding van Indonesië.

Een jaar na de afwijzende beslissing, kreeg Ter Poorten zijn zin en in Mei 1914 werd de Proefvliegafdeeling van het Koninklijk Nederlandsch-Indisch Leger opgericht, welke tot de vermaarde „L.A.", de Luchtvaartafdeeling werd.

De eerste wereldoorlog heeft op zijn creditzijde de enorme vooruitgang van de luchtvaart.

Twee Nederlanders voorzagen, welke verre horizonten zich openden voor ons kleine Neder-

Schiphol.
Foto K.L.M.

PH-ARX

land en zijn groote gebieden aan de andere zijde der wereld.

Generaal Snijders en luitenant Plesman zagen in, „dat nu de oorlog voorbij was, het vliegen pas aan zijn werkelijke bestemming kon voldoen, nl. het overbruggen van afstanden, die landen en volken van elkaar scheiden en verdeeld houden, het scheppen van de mogelijkheid, dat reizigers zich snel kunnen verplaatsen, en het dichterbij brengen van gebieden, die tot één staatsbestel hooren, maar ver verwijderd zijn van het gezagscentrum, van waar zij bestuurd worden". Aldus J. Meijer in „Indië en de Vliegende Hollander" en hij gaat voort: „Nederland, dat zelf buiten den oorlog was gebleven, was het aangewezen land om de eerste contacten tusschen de voormalige oorlogvoerenden, die in 1919 nog door velerlei animositeit van elkaar gescheiden bleven, te leggen, en zoo werd reeds in den zomer van datzelfde jaar in Amsterdam de eerste luchtvaarttentoonstelling, die ooit werd gehouden, georganiseerd.

De E.L.T.A. werd een groot succes en legde den grondslag voor de populariteit, die de luchtvaart in Nederland weldra zou genieten, maar tevens legde zij den grondslag voor de burgerluchtvaart in ons land. Want een jonge luitenant-vlieger en een grijze generaal zagen met een bijna profetischen blik de mogelijkheden, welke het luchtverkeer in de komende jaren zou krijgen dank zij de geestdrift en de overtuigingskracht van Generaal Snijders en het geloof en doorzettingsvermogen van Plesman kon op 7 October 1919 de K.L.M. worden opgericht.

„De Koninklijke Luchtvaart Maatschappij voor

Athene. Uitzicht van de Acropolis.
Foto K.L.M.

Nederland en Koloniën". De luchtweg naar Indonesië zou echter voor het eerst door een Engelschman worden bevlogen.

Op den tienden October 1919 startte Ross Smith met zijn broeder en twee mecaniciens in zijn twee-motorig Vickers-Vimy toestel uit Londen, drie weken later vloog hij over Sumatra en Java en op 12 November zette hij zijn toestel op een primitief vliegveld te Darwin.

Hij had Engeland en Australië door de lucht verbonden en, — hetgeen voor ons nog belangrijker was —, hij had de mogelijkheid van een Nederland-Indië vlucht bewezen.

Dit was Snijders en Plesman een aansporing den naam hunner Maatschappij aan de werkelijkheid te doen beantwoorden. Zij besloten, dat Nederlanders in een Nederlandsch toestel naar Indië zouden vliegen.

Vijf jaar hebben zij noodig gehad voor de voorbereiding van hun plan, allerhande bezwaren moesten zij het hoofd bieden, zij moesten allereerst geld hebben, voorts moest het toestel zoo groot mogelijke waarborgen bieden voor het welslagen, dan was het noodzakelijk de medewerking te verkrijgen van de regeeringen der landen, die overvlogen moesten worden en waar geland zou moeten worden.

Om hun doel te bereiken richtten zij het „Comité Vliegtocht Nederland-Indië" op, waaraan een derde, wiens naam onafscheidelijk aan de luchtvaart is verbonden, zijn volle medewerking gaf, Anthony Fokker.

Hij is de schepper van het burgervliegtuig, dat de lucht veroverde, dat de afstanden verschrompelde, dat uit hooge luchten op de besneeuwde

toppen der hoogste bergen nederzag en de onafzienbare vlakten der wereldzeeën overspande.

De beroemd geworden F. VII zou Nederlandsche vliegeniers naar Indonesië brengen.

De voormalige luitenant-vlieger A. N. J. Thomassen à Thuessink van der Hoop, toen in dienst bij de K.L.M., werd uitverkoren van de eerste Indië-vlucht de leiding te nemen. Kapitein Van Weerden Poelman werd benoemd tot tweede bestuurder, Van den Broeke tot monteur.

Op den eersten October 1924 startte de F. VII, de H.N.A.G.C. des morgens tegen acht uur van Schiphol.

Bij Philippopel werd door een noodlanding de motor onherstelbaar beschadigd. Een maand lang wachtten de luchtvaarders op een nieuwe motor, waarmee zij vlogen over Stamboel, Angora, Aleppo, Bagdad, Bushire, Bender Abbas, Karachi, Ambalah, Allahabad, Calcutta, Akyab, Rangoon, Bangkok, Sengora, Medan, Muntok en landden op 24 November op het vliegveld Tjililitan bij Batavia, waar duizende Europeanen en Indonesiërs hen dol van geestdrift ontvingen.

De luchtweg Nederland-Indonesië was gebaand door Nederlanders. De ervaringen, opgedaan op deze eerste reis der K.L.M. vormden een grondslag, waarop kon worden voortgebouwd, doch pas drie jaar later werd de tweede vlucht gemaakt, voor de rekening van een Amerikaansch particulier Van Lear Black, door twee piloten der K.L.M., Geijssendorffer en Scholte, die met hun eerste Indië-vlucht, op 15 Juni 1927 te Schiphol aangevangen, hun vermaarden loopbaan van luchtmillionair begonnen.

Op deze reis, die de eerste retourvlucht werd

en nog geen maand duurde, werd volbracht met een één-motorige Fokker, zonder radio-installatie, dus zonder verbinding met grondstations, nog vòòr dat op de route op behoorlijke vliegvelden kon worden gerekend.

De F. VII was verbeterd tot een F. VIIa.

De tweede retourvlucht werd in hetzelfde jaar ondernomen onder belangrijk verbeterde voorwaarden, immers met de drie-motorige F.VIIb.

Dit vliegtuig heeft jarenlang op alle wereldluchtlijnen zijn uitnemende eigenschappen bewezen.

De bestuurders op de tweede Nederland-Indië vlucht waren de luitenant-vlieger A. Koppen, die later jaar in jaar uit de bekende stationschef op het vliegveld eerst te Bandoeng, toen te Batavia was, en als tweede bestuurder Frijns, later een der vermaarde oude garde der K.L.M.-piloten. Als werktuigkundige ging Elleman mee.

Het vliegtuig kreeg den naam „Postduif", omdat zij op de uitreis en de thuisreis post meenam, en deze postduif was de eerste van een lange vlucht vogels, die in dienst der K.L.M. van 1931 tot den oorlog, een geregelden dienst tusschen de twee Rijksgebieden hebben onderhouden.

Door zijn grootere actie-radius was de „Postduif" in staat een kortere route te volgen, daar het onder normale omstandigheden geen noodlandingsterreinen noodig had.

Van der Hoop's luchtlijn was 15.373 km, die van Koppen 13.630.

Van der Hoop vloog over den afstand zestien dagen, dien Koppen in negen dagen aflegde. Van der Hoop bereikte een gemiddelde uursnelheid van 120.75 km, Koppen van 179.70 km.

De postvlucht slaagde volkomen. Op 1 October 1927 was Koppen vertrokken met 17.5 kg post aan boord, een maand later had Nederland antwoord uit Indië, toen de Postduif driemaal zooveel post terugbracht.

De heenvlucht was zoo voorspoedig geweest, dat de Fokker te vroeg op het vliegveld van Palembang neerstreek. Er was haast niemand aanwezig, alleen de resident en mevrouw Tideman waren er al. Maar de ontvangst mocht niet in duigen vallen, de duizenden, die van her en der samenstroomden om de Postduif te verwelkomen mochten niet teleurgesteld worden. Dus steeg Koppen weer op en hij nam den Heer en Mevrouw Tideman mee de lucht in en toen hij van boven zag, dat het landingsterrein spierwit van menschen was, daalde hij.

De ontvangst was in Batavia en Bandoeng niet minder geestdriftig dan die, welke Van der Hoop te beurt was gevallen.

Eenige dagen na aankomst van de Postduif had Koppen de vriendelijkheid mij in zijn toestel ten doop te houden en mee te nemen naar Batavia. Sindsdien ben ik een enthousiast luchtreiziger. Hoe meer buitenlandsche lijnen ik leerde kennen op luchtreizen in Europa, Amerika en Azië, hoe grooter mijn waardeering voor de piloten en den gronddienst van de K.L.M. is geworden.

Toen in 1928 de eerste lijnen van de Koninklijke Nederlandsch-Indische Luchtvaart Maatschappij zouden worden geopend, werd besloten, dat de vier F. VIIb's, die deze lijnen zouden bedienen, van Nederland door de lucht naar Indië zouden worden gebracht. De vier vliegtuigen vertrokken telkens met een week tusschenruimte. Het eerste,

bestuurd door Koppen en Kengen vertrok 13 September 1928 van Schiphol en kwam 25 September te Tjililitan aan. De tweede machine onder Moll en Van Haselen deed de overtocht tusschen 20 September en 1 October. De andere twee kregen onderweg pech en kwamen per vrachtschip in Priok.

En nu gaan steeds meer vliegeniers, aanstaande luchtmillionairs de reis aanvaarden. In hetzelfde jaar maken Smirnof, „de Turk" met Alec, en kort na hen Duimelaar en Frijns een geslaagde retourpostvlucht.

Zoo werd de geregelde post- en later passagiersdienst van stuk tot stuk zorgvuldig voorbereid. In het laatste kwartaal van 1929 maken vliegeniers, die nu een wereldnaam hebben, Beekman, Tepas, Soer, Van Dijk, Hondong, Wiersma en Pellens acht proefvluchten.

Ik geef weer het woord aan Meijer den deskundige.

„Wie slechts de gemakken van het moderne luchtverkeer kent, kan zich nauwelijks een voorstelling maken van de moeilijkheden, welke nog maar zoo kort geleden aan het volbrengen van dergelijke vluchten verbonden waren. De vliegtuigen van die dagen, hoe voortreffelijk ze ook waren — jarenlang is de Fokker F. VII in schier alle landen ter wereld gebruikt voor passagiersvervoer zoowel als voor bijzondere vluchten — waren nog verre van gerieflijk. Zij waren niet voorzien van radio en hadden nog nauwelijks blindvlieginstrumenten, zoodat men geheel op het kompaskoers moest vliegen en zich met behulp van landteekens meest oriënteeren. Slecht zicht, lage bewolking, tegenwind, het waren alle factoren

die het vliegen bemoeilijkten en van de geheele bemanning voortdurend de grootste oplettendheid en inspanning eischten. Een weerberichtendienst stond — in veel minder volmaakte vorm dan die in onze dagen — slechts ter beschikking voor het Europeesche deel van de route, en op vele landingsplaatsen in Azië was zelfs het eerste begin van een grondorganisatie afwezig. Zoo moest men er niet al te verwonderd over zijn, als op een Turksch vliegveld eens al het personeel ontbrak en de sleutels van de hangar zoek waren, omdat het dien dag toevallig een feestdag was. In Perzië waren vliegvelden, waar de benzine met kameelen of ossenwagens moest worden aangevoerd in 20 liter-blikken, zoodat dan met de hand vele honderden liters benzine uit deze blikken in de tanks moest worden gegoten. Het oponthoud op de vliegvelden duurde daardoor noodeloos lang, en de gemiddelde snelheid der vliegtuigen bedroeg in die dagen 165 km per uur.

Het bouwen van de luchtverbinding naar Indië mag dan ook niet alleen beschouwd worden als het werk van de stoere kerels, die ondanks alle moeilijkheden en ontberingen hun machines door storm, mist en moessonbuien veilig naar het einddoel brachten, maar in niet mindere mate aan het resultaat van de inspanning, de vindingrijkheid en het organisatievermogen van tientallen anderen, die de eindelooze diplomatieke besprekingen en onderhandelingen moesten voeren, die de voorbereidingen voor elke vlucht moesten treffen, de grondorganisatie moesten inrichten, de technische problemen oplossen, en ook degenen, die voortdurend het commerciëele einddoel in het oog moesten houden. Dit commerciëele einddoel

was niet, een luchtlijn te scheppen, die winst zou opleveren — het zou wellicht de eerste ter wereld zijn — maar het scheppen van een luchtverbinding, die economisch verantwoord was, ook al gaven belangen van hooger orde den doorslag.

Gedurende de eerste maanden van het jaar 1930 gaf de Britsch-Indische regeering geen toestemming voor het maken van verdere proefvluchten, omdat op de verschillende vliegvelden in Britsch-Indië ingrijpende verbeteringen werden aangebracht. Van deze rustpoos werd gebruik gemaakt om de grondorganisatie langs de geheele route op pooten te zetten, en toen men in Juli van dat jaar een overzicht had van de verschillende moeilijkheden, waarop men was gestuit, begaf de tegenwoordige onderdirecteur van de K.L.M., de heer Hans Martin, toen nog algemeen secretaris, zich op reis om gaande langs de geheele route te trachten, door persoonlijke besprekingen deze moeilijkheden uit den weg te ruimen.

En zoo geschiedde het, dat tenslotte de kroon op het werk werd gezet toen op 25 September 1930 de P.H.-A.G.R. — die al een klein jaar tevoren met Smirnof en Hondong in Indië was geweest — van Schiphol vertrok met 222 kg post aan boord. De regelmatige luchtdienst tusschen Nederland en Indië nam hiermede een aanvang en werd dan ook officieel als zoodanig ingeluid. Voorloopig was het nog een postdienst, want pas in 1931 begon de K.L.M. gevolg te geven aan de vele verzoeken, die van de aanvang af tot haar waren gericht, om ook passagiers mee te nemen."

Ik houd van pionierswerk en van records. Dus ben ik er trotsch op, dat ik de eerste Nederlander was, die de reis per Hindenburg van Frankfort

Mersa Matruh.
Foto K.L.M.

naar Rio de Janeiro maakte en dat ik de eerste Nederlander en de zesde passagier ben, die de vliegtocht van Londen naar Karachi heeft volbracht. En vooral roem ik op het passagiersrecord op de Amsterdam—Batavia lijn der K.L.M. Indien ik derhalve de geschiedenis vertel van de Indiëvaart door de lucht, heb ik het voorrecht dit te kunnen doen als ooggetuige, die de ontwikkeling dier luchtverbinding „in de kist" heb meebeleefd van 1927 tot 1939.

Vóór de geregelde veertiendaagsche luchtpostdienst tusschen Amsterdam en Bandoeng in September 1930 tot stand kwam en begin 1931 passagiers mee mochten, vlogen passagierstoestellen van de Imperial Airways van Londen naar Karachi. Op 30 Maart 1929 opende deze Engelsche Luchtvaartmaatschappij haar wekelijksche postdienst op Britsch-Indië en in Mei van dat jaar werd aan passagiers de gelegenheid gegeven de reis mee te maken, in Juni vloog ik met de Imperial Airways. Van die reis, evenals van de latere met de K.L.M. schreef ik onderweg in het vliegtuig, op het vliegveld of in een resthouse artikelen voor mijn Indische dagbladen. Ik schreef het volgende.

We zijn in acht dagen gevlogen van Parijs naar Karachi. De kranige, onvermoeide piloten van de Imperial Airways, hebben ons zonder gevaar, zelfs zonder ongemak, gebracht over drie werelddeelen van Frankrijk tot Engelsch-Indië. De prachtige organisatie dezer Engelsche luchtvaartmaatschappij heeft dit mogelijk gemaakt.

En er is bij mij na afloop van mijn vliegreis slechts één verzuchting, dat, nadat onze Nederlandsche piloten den luchtweg naar Indië hadden

Cairo. Heliopolis met militaire luchthaven.
Foto K.L.M.

gevonden en gebaand, een Engelsche maatschappij, en niet een Nederlandsche, ons als eerste Nederlandsche luchtpassagiers naar Indië meenam.

Onze eerste reis werd een pleizierreis.

En toch was het geen reis voor vrouwen en kinderen of zwakkelingen.

Want het is vermoeiend, acht dagen achtereen, van acht tot dertien uur, in een vliegtuig te zitten.

Het onophoudelijk denderend rumoer van de drie geweldige motoren is afmattend.

Het steeds wisselend landschap, dat al de uren van de vlucht uw aandacht onafgebroken opeischt, werkt geestelijk uitputtend.

De beweging van het vliegtuig is fnuikend voor menschen, die vatbaar zijn voor luchtziekte, en ik heb passagiers, die kleine afstanden meevlogen, in de meest betreurenswaardige omstandigheden gezien, en hem met doodsbleeke, vertrokken gezichten hooren zweren, dat dit eens was en nooit meer.

De hotels in Napels en Athene waren zeer goed, dat in Bagdad was Oostersch dragelijk, maar in Tobruk in Noord-Afrika is geen ander onderkomen, dan het primitieve militaire hospitaal of een vieze matrozenkroeg.

De logeergelegenheid op het vliegveld te Gazah, midden in de woestijn, is uitnemend, maar in Jask is nog geen resthouse.

De Imperial Airways maken trouwens nog geen reclame voor hun prachtige onderneming, omdat ze op de route Bagdad—Karachi den passagiers geen behoorlijk onderkomen kunnen bieden.

Vandaar wellicht, dat vóór ons slechts vijf

passagiers den ganschen tocht maakten en dat op onzen tocht behalve mijn reisgenoot en ik, slechts één Engelschman als derde passagier, de geheele route Parijs—Karachi afvloog.

De Imperial Airways openden den dienst den 30sten Maart van dit jaar, maar pas sinds Mei is de passagiersdienst tot Karachi in werking. In April werd mij passage geweigerd.

De afstand Londen tot Karachi wordt afgelegd in acht dagen.

Eerste dag Londen—Parijs—Bazel in een Armstrong Siddelez Argisz, afstand 485 mijl in vijf vlieguren, en verder per nachttrein tot Genua, 150 mijl.

Tweede dag Genua—Napels in een Calcutta-vliegboot; 400 mijl in vier vlieguren.

Derde dag Napels—Corfu—Athene in de vliegboot; 578 mijl in acht vlieguren.

Vierde dag Athene—Suda Bay—Tobruk (Tripolis); 457 mijl in vijf vlieguren per vliegboot.

Vijfde dag Tobruk—Alexandrië in de vliegboot in vijf en een half uur.

Van Alexandrië-haven in een auto, in éér uur naar het vliegveld Aboukir.

Van Aboukir in een de Havilland Hercules aeroplane, in drie en een half uur tot Gazah.

Totaal 633 mijl in negen vlieguren.

Zesde dag Gazah—Bagdad—Bashrah in de de Havilland; 906 mijl in elf en een half vlieguur.

Zevende dag Bashrah—Bushir—Lingeh— Jask in de de Havilland; 738 mijl in negen vlieguren.

Achtste dag Jask—Gwadar—Karachi in de de Havilland; 605 mijl in acht en een half vlieguur. In totaal 1802 mijl in zestig vlieguren.

Aldus de officiëele dienstregeling. Waarvan we noodgedwongen afweken.

De vliegboot geeft plaats voor vijf maal twee reizigers rechts, en vier reizigers links.

De zitplaatsen zijn makkelijke leeren fauteuils. De plaatsen waar de piloot en de marconist-waarnemer zitten, zijn door een deur afgesloten van de kajuit. Maar onze piloot Stock liet de deur open, en vond goed, dat we tusschenbeide naast hem kwamen staan in de open lucht, als we met het hoofd maar achter de beschermde voorruit bleven.

In de kajuit hangen een klok, een snelheidsmeter en een hoogtemeter.

Op een kaart kan men de route afkijken, en bovendien zond onze piloot nu en dan bulletins rond, om de aandacht op zeer merkwaardige punten te vestigen.

Boven de zitplaatsen zijn bagagenetten, waarin ook zwemgordels liggen.

Achter de ruime kajuit, — waarin ge komt door een trapje buiten op te gaan dat bij het afvaren opgeslagen wordt en dan de kajuit afsluit, en het trapje binnen af te loopen —, is een zeer groote bergplaats voor koffers en reservedeelen. Ook is er een toilet en een soort keukentje.

Als het zitten verveelde, gingen we eens kijken in het bagageruim.

De aeroplane is iets smaller dan de vliegboot en de bagageruimte is afzonderlijk. Dus is de wandelruimte kleiner. Ook zit de piloot meer afgesloten, daar tusschen zijn zitplaats en de kajuit, de bergruimte voor de mail is, met een smallen gang er langs.

De reis kost £ 130.— met inbegrip van maaltijden en logies.

Elke reiziger mag met eigen gewicht er bij gerekend 100 kilo meenemen. Elke kilo meer kost *f* 7.—.

Visa op Uw paspoort zijn vereischt voor Griekenland; van Italië voor Tobruk; van Engeland voor Egypte, Iraq, Palestina en Engelsch-Indië; en voor Perzië.

Het Perzisch visum wordt slechts gegeven na toestemming van den Perzischen gezant te Berlijn. Voor uw doorreis door Griekenland hebt ge behalve een visum, ook een bewijs van goed zedelijk gedrag noodig.

In zestig vlieguren zijn we gevlogen over Europa, over Noord-Afrika, over Z.W.-Azië; van Frankrijk tot Engelsch-Indië.

Binnenkort zal het vlugger gaan.

Immers als een nachtlanding mogelijk is op het vliegveld te Karachi, dan is zij zeker uitvoerbaar in de onafzienbare vlakten van Gazah, Bashrah, Bushir, Lingeh.

De reis per vliegboot kan ook gemakkelijk verkort.

Het is mogelijk in twee dagen Genua—Alexandrië te vliegen, in plaats van zooals nu in drie en een halven dag.

Het is mogelijk in twee en een halven dag van Alexandrië naar Karachi te vliegen, in plaats van zooals nu in drie en een halven dag.

De tocht Parijs—Karachi kan in zes dagen gemaakt, en als 's nachts gevlogen wordt nog belangrijk korter.

Daarbij komt voor ons Nederlanders de afstand Karachi—Calcutta, die in één dag kan worden afgelegd.

Calcutta—Rangoon—Singapore twee dagen.
Singapore—Batavia nog een dag.

Ik geloof, dat we binnen twee jaren, in tien dagen van Amsterdam naar Batavia vliegen.

Zij het dan per K.L.M.

Met den nachttrein waren we gekomen van Amsterdam naar Parijs.

Parijs, de lichtstad, in den vroegen ochtend, is geen Parijs.

We konden de K.L.M. van Zaterdag niet nemen, omdat we op de Perzische ambassade te Parijs ons visum moesten halen.

En dus moesten we van 's ochtends zes tot den middag, rondloopen in Parijs, probeeren een kop koffie te krijgen in verlaten, rommelige rookerige restaurants, zien hoe Parijs ontwaakt en het vuil van den vorigen avond en den afgeloopen nacht afwascht.

Maar tegen één uur waren we op Le Bourget, dat mooie vliegveld van Parijs waar de lucht rumoerde van wegzwevende en aanvliegende machines en ons groote ruime vliegtuig met vier passagiers uit Londen naderde.

We stapten in en gingen zitten in de makkelijke fauteuils, achter de kleine raampjes. Van de veertien leeren stoelen werden zeven bezet. De piloot zet zijn kap op en doet de bril voor. De waarnemer-marconist gaat naast hem zitten. De mechanicien blijft in de kajuit bij ons. Dan een donderend geweld van de drie schroeven, die met ontzaglijke snelheid beginnen te draaien.

Dat geweldig lawaai, waartegen watjes in de ooren geen bescherming geven, zal ons uren achtereen verdooven. De eerste uren na de vlucht

dreunde het in mijn hoofd, maar den tweeden dag wende ik aan dat ontzettende rumoer, en den derden dag was het ternauwernood hinderlijk.

Een gesprek is echter onmogelijk. Nu en dan konden wij elkaar een paar woorden toeschreeuwen, die we meenden dat verstaan werden, maar als de piloot ons, of wij elkaar, werkelijk iets te vertellen hadden, ging het schriftelijk.

We taxiën over het vliegveld en dan de heerlijke sensatie, los van de aarde.

Zoo vlogen we Frankrijk over, het netjes ingedeelde, overal bebouwde, beplante, beploegde, goed verzorgde Frankrijk, en naderden de rij der Zwitsersche bergen; maar vóór de prachtige sneeuwtoppen binnen ons bereik waren, daalden wij bij Bazel.

De man van de Imperial Airways wachtte ons aan het station, bracht ons naar het hotel, verzorgde ons diner, leidde ons naar den nachttrein naar Genua, en toen ik den volgenden ochtend wakker werd, was Milaan al voorbij gespoord.

Aan het station te Genua stond weer iemand klaar, die ons in een autobus naar de vlieghaven bracht.

Op een boot die aan den steiger gemeerd lag stond een goed Engelsch ontbijt klaar, en toen voeren we in een motorbootje naar onze vliegboot, die in het kalme water lag te schitteren en te wiegelen in de felle zon.

We klommen het trapje buiten boord op, en het trapje binnen boord af, en kwamen in een zeer ruime kajuit, waar we rondwandelen konden van af de zitplaats van den piloot, tot in den achtersteven waar de bagage opgeborgen lag.

De motoren sloegen aan, de drie schroeven

begonnen te draaien, de boot schoot vooruit, nu rechts dan links met de bootvormige glijders onder de vleugels het water rakende.

Het water vloog langs de raampjes in woeste bruisching.

De golven stoven om ons op.

Dan een paar geweldige patsen, we slaan neer en springen weer op.

De boot raakt los. Het water druipt af, en majestueus vliegen we in honderd kilometer vaart de lucht in .

Dit opstijgen in een vliegboot was een gansch nieuwe gewaarwording voor me.

De boot lag volmaakt rustig in de lucht. We mochten rooken.

De mechanicien bracht thee. En zoo zaten we zoo huiselijk mogelijk uit te kijken naar de Italiaansche kust, die onder ons voorbij gleed.

De hemel was blauw, de zee was blauw. En onder ons baadden de kleine menschjes aan het witte strand.

Daar van ver, verrees de koepel van St. Pieter. Daar lag in donderwolken, Rome. We ontweken de onweersbui en vlogen recht op Napels aan, waar we neerstreken in de heerlijke golf.

Alweer die uitnemende zorg, die ons per auto naar het goede hotel bracht.

En als een kudde van een der groote reisbureaux, werden wij zevenen den volgenden dag opnieuw geladen in den auto en verstuwd in de vliegboot.

Geen vijf minuten later bruischt en suist het water om ons, en we vliegen op, hooger dan de geweldige rookzuilen, die de Vesuvius uitblaast. We snijden den voet en den hiel van de laars van

Italië af, en zetten rechtstreeks koers naar Corsica, waar we lunchen.

Uien, knoflook, olijven, slecht bier, Grieksch.

Een roeibootje brengt ons naar ons watervliegtuig terug.

We klimmen 't laddertje op en 't laddertje af, ieder heeft nu al zijn vaste plaats. We leggen hoed en fototoestel in het net.

De mechanicien klapt het buitenladdertje op, en sluit daarmee de vliegboot af.

De schroeven draaien. We varen. Het water spuit op, over en langs ons.

En daar stijgen we weer en vliegen recht op Athene aan.

We vliegen boven Griekenland.

Het is een zeer bijzondere sensatie.

In de vliegboot, bestuurd door een Engelsch piloot, — in het magere bruine gezicht is elke spier gespannen —; bediend voor radio en ander werk door een gul lachenden ronden Brit; met nog een Engelsch mechanicien, die onderwijl ook thee schenkt en de kaart verklaart; in de vliegboot van de Imperial Airways zitten wij, drie Amerikanen, drie Engelschen en twee Hollanders.

We zitten op onze leeren fauteuils achter de kleine patrijspoorten.

't Is warm. Twee Amerikanen slapen. Een Engelschman leest een detective romannetje.

Het is zoo kalm in de lucht, dat ik rustig kan zitten schrijven. Vlak vóór me wijst de klok hoe snel de tijd gaat, deelt de snelheidsmeter mee, dat we met een vaart van honderd dertig kilometer door de lucht suizen, toont de hoogtemeter aan, dat we zweven op drie honderd meter hoogte boven

de groene Grieksche eilanden en de blauwe stille zeeën.

Op de kleine eilanden van elken vorm, zijn de heuvels bruin met groene plekjes bosch. Tusschen die bruine verheffingen ligt de groene vlakte, waardoor een witgrijze rivier de grilligste lijnen trekt.

De schaduw van onze vliegboot, van het vischvormig lichaam met de breede vleugels, loopt schuin onder ons mee over het blauwe water, over het witte strand, en dan klimt ze naar ons op tegen de heuvelhelling, en is al heel dicht bij, als we laag over den platten top strijken.

De eilanden staan scherp geteekend tegen de blauwe lucht boven en het blauwe water beneden, los rondom.

Waar de eilanden dicht bij het vasteland liggen, zie ik in de ondiepte tot den bodem.

Het Noord-Westelijk deel van Griekenland dat we overvliegen, is weinig bebouwd, zoo geheel anders dan Frankrijk en geheel West-Europa, waar elk plekje is benut voor den landbouw. Daar is de heele wereld ingedeeld in vruchtbare vakken, waartusschen de menschen wonen in kleine huisjes dicht bij elkaar gedrongen, in stage onderlinge verbinding langs bochtige wegen en rechte zwarte spoorlijnen.

Dit land onder ons is woest en verlaten.

De sombere eenzame bergen steken de woeste toppen in de witte wolken. Dit zijn de bergen, die de Grieken met hun Goden bevolkten, die goden die leden en streden, die liefhadden en haatten.

De Goden van Griekenland en de goden van elke stad, die een staat was, bijzonderlijk.

Het was toen al precies als nu, nu Neerlands

God Neerland beschermt, en de God van Duitschland dit land tot overwinning moest voeren.

Daar onder ons, en rond ons, op die wilde bergkruinen, leefden de onsterfelijke goden bij nectar en ambrozijn, en ze schouwden medelijdend soms, en naijverig altijd, op het gedoe der nietige stervelingen in de diepten onder de voetbank hunner voeten.

Daar streden de helden in de omsloten vlakte van Thermopylae, en de onsterfelijke goden moedigden aan, en twistten onderling mee, en grepen soms in, als de geur der offers van kromhoornige geiten en sleepvoetige runderen, overvloediglijk in hunne neusgaten was doorgedrongen.

Door het lage land snelt de Marathon-looper. Zijn gevleugelde voeten beroeren nauw den grond. Hem wacht de frissche lauwerkrans, de veelbegeerde kroon zijner snelheid.

Ik zie over de heuvelruggen smalle paden gaan, waarover de boodschappers van goede tijding zich reppen naar de wit uitgedroogde rivieren, die geen lafenis bieden voor hun snakkenden dorst.

Over de blauwe gerimpelde zee staan de witte zeilen. De wind ligt stil. En de schepelingen roepen Aeolus aan, opdat zijn adem de zeilen beroere en voorspoedige vaart hun geschonken zij. Over de lange riemen buigen zich moeizaam de zwoegende, zwarte, zweetende lichamen der slaven, voortgejaagd onder de zwiepende zweep van den drijver, die aanspoort met pijnlijke daad en harde woorden. Ik zie in de wazige verten de vloot der Argonauten, de koene zeevaarders op zoek naar het Gulden Vlies. Ik zie het schip, van Odysseus, den zwerver, langzaam den steven richten naar het eiland der verleiding. Zijn stoere

lichaam is gebonden aan de mast. Ik zie zijn brandende, hunkerende oogen. In den wind waait zijn golvend haar, ik voel de koelte die zijn verhit gelaat omwaait. En ik hoor het lokkend lieflijk gezang der Sirenen.

We snellen voort met honderd dertig kilometer snelheid, we vliegen sneller door de eeuwen die onder ons opdoemen uit de wazige zeeën, opstijgen uit de geheimzinnige omfloerste bergen!

Daar zie ik de Christen-bewoners van de stad Corinthe snellen langs de rivier naar de haven. Want van verre uit de Golf, nadert met volle zeilen het schip, dat den brief aan boord heeft van den geliefden Apostel Paulus, en ik hoor hun plechtig gezang van de geestelijke liederen, die de bekeerde der heidenen zijn discipelen heeft geleerd. Daar staat de kleine groep aan het witte strand, en heft de handen in dankgebed. Want de boodschapper is genaderd, en hij heeft den ouderling der gemeente van Corinthe het innig verlangde schrijven, de richtsnoer hunner daden overhandigd. En straks lezen zij, in hun vergaderzaal, het onvergankelijk Liefdelied.

Indien ik de liefde niet had, zoo was ik een luidend metaal en niet meer dan een klinkende schel. In het land van tweedracht tusschen alle steden onderling, in het land van strijd begunstigd door de Goden, klinkt de eeuwige liefdeboodschap: Zoo blijft dan geloof, hoop en liefde, deze drie: maar de meeste van die is de liefde.

Welk land heeft zoo vele sagen en zoo groote historie? Dit kleine, bergachtige, gespleten land, waarover de schaduw van onze vliegboot glijdt, bracht eeuwenlang onverwoestbare kunstschatten voort; voedde, vóór het Westen uit de barbaarsch-

heid zich verhief, de mannen welker arbeid thans de eerezalen der Westersche musea vult.

Droomend vliegen we boven Attica, en ik film den Parnassus.

De drie geweldige motoren daveren uren achtereen.

We zweven zonder schokken op de machtige vleugels, als de adelaar die in het felle zonlicht onbeweeglijk lijkt te staan, tusschen blauwen hemel en blauwe zee.

Op gindschen hoogen bergtop ligt een vlek sneeuw. Tegen den grauwen bergwand steken witte en zwarte wilde geiten en schapen sterk af.

Nu nadert de zee, nu komt de aarde snel omhoog. De zon staat naast ons, en niet meer boven ons hoofd.

We dalen. We schieten omlaag.

Als een roofvogel, die in de diepte zijn prooi ontwaard heeft, zoo suizelen we op Athene af. De huizen groeien, de wegen wassen, de stad stormt op ons aan. We raken het zee-oppervlak.

Het water vliegt en spuit en gudst tegen de patrijspoorten. We schokken met een sprong omhoog, we daveren klotsend en klaterend in het water terug.

Dan heeft de boot haar evenwicht, en we schieten vooruit in de rustige veilige haven van Athene.

Aan den helderen nachthemel staat in volle schittering, de blanke volle maan boven het land van Homerus, en het zuivere licht omwaast het oude Athene.

Midden in de stad verheft zich de Areopagus, de oude gerichtsplaats der Hellenen.

Het is een kleine platte rots, kaal van platte steenen.

De rots des gerichts doemt op uit de slapende stad.

De Atheners slapen. Geen hunner draagt uiterlijk eenige herinnering aan het glorierijk verleden.

Hun gelaatstrekken missen de klassieke trekken, die de beeldhouwers in marmer voor ons bewaarden. De Atheners van heden hebben een sterk semitisch voorkomen.

In het bewoonde gedeelte der stad is ook niets dat van kunstzin getuigt. Want Athene slaapt. Honderden lichtjes in rijen, palen de straat af.

Ik sta op den Areopagus en overzie de stad. Daar liggen de ruime, leelijke pleinen, die van 's middags tot 's avonds laat, woelig zijn van de pratende, koffie drinkende Atheners.

Athene heeft enkele mooie rechte asphaltwegen met marmeren paleizen, en vele onbestrate smalle weggetjes met armoedige woningen.

Athene is vervallen, jammerlijk ten onder gegaan. Van de oude glorie bleven niets dan ruïnes.

Telkens word ik herinnerd aan Jerusalem, dat ook alleen door zijn geschiedenis in leven blijft. Ook Jerusalem verging, maar gelijk de glans van den Olijfberg de wereld bleef verlichten de eeuwen door, straalt ook voor immer van den Akropolis het licht van onverwelkelijke kunst.

Maar noch het Jerusalem van het heden, noch het huidige Athene heeft iets anders dan ruïnes en verleden. Doch daaraan hebben beide steden zoo ontzaglijk veel, en naar Jerusalem en Athene trekken de kruisvaarders van de twintigste eeuw en de Argonauten van onze dagen.

Door de straten van Athene schrijdt de Grieksche priester, met lange, zwarte baard, in lange zwarte kleeren, onder een hooge zwarte muts. Een paar soldaten gaan langs in operette costuum. Maar een politieagent, in uniform naar Engelschen trant, regelt het verkeer der rammelende auto's en der schokkende landauers, door schonkige paarden getrokken.

Het Gymnasium is geen plagerij meer. Het leeren van Grieksch heeft dan toch ook waarde voor het practische leven. We ontcijferen de Grieksche opschriften en lezen „benzine" en „Fisk" met Grieksche letters. Athene leeft nog, maar het rust altijd.

Doch de doode oudheid getuigt.

Boven de slapende stad, boven het levend heden, staat de Akropolis, de Tempelberg der Paganisten.

Nu is het nacht. Tegen de heldere lucht teekenen duidelijk af de volmaakte lijnen van het Parthenon, staat als een getuigenis der voorbijgegane eeuwen de grauwe schoonheid der regelmatige zuilenrijen. En al verwoestten de barbaren, al ontnamen de Westerlingen den tempel wat hem innerlijk sierde, hetgeen ze opborgen in musea over de wereld verspreid, de Akropolis bleef, en het Parthenon verduurde de eeuwen, en de tempel der overwinning staat nog op den heuveltop.

De Akropolis, de plaats der Godsvereering der Oude Grieken, staat eenzaam verheven en machtig, als uit het volksleven opgestegen, als een oneindig gebed. In hun tempels volbrachten de Grieken hun hoogste kunst. Daartoe droeg elk kunstenaar bij.

In Egypte bouwde de vorst, naast den tempel, zijn nog grootscher paleis.

En in den tempel vereerde de Egyptenaar in den god zijn pharao, en in den pharao zijn god.

Dat zeggen de enorme ruïnes van het honderdpoortige Thebes, zeer veel grootscher dan de tempelruïnes van Athene.

En de doode lichamen der koningen werden bewaard in grafmonumenten, hooger ten hemel reikend dan eenig godshuis.

De aloude stam de Khmers in Cambodja, vereerde zijn vorst als een godheid. Immers, de stad der paleizen, Angkor Thom, doet niet onder in vorstelijken opzet, voor den tempel, voor Angkor Vat.

Zelfs de stad van Jehova, Jerusalem, had naast zijn tempel zijn koninklijk paleis.

Maar in de republiek Athene was geen man groot genoeg geacht om de godheid te evenaren. Daar waren geen paleizen voor menschvergoding, omdat alle eerbied uitging tot de goden.

Alleen aan de godheid werden gebouwen gewijd.

De volksvergaderingen konden plaats hebben onder den blauwen hemel. En op het breede terras stonden de geweldenaars van het woord.

Demosthenes en Pericles en zoo tal van anderen.

Daar recht tegenover, op den Areopagus, zaten de rechtvaardige rechters op marmeren banken in de open lucht.

Hooger dan de plaats der volksvergaderingen.

Doch hooger noch dan de plaats van het aardsche gerecht, troonde het goddelijk gericht op den Akropolis.

Op dezen naakten heuvel, op den Aeropagus, predikte Paulus de eenvoudige leer van Christus.

Op dezen kalen heuveltop ontstak der Heidenen

Bagdad.
Foto K.L.M.

dad.
.L.M.

PH

Apostel de toorts van het Christendom, die scheen in het wijsgeerig denken van het Grieksche volk, dat elke nieuwe leer als een nieuwen vorm van wijsbegeerte onderzocht, maar deze leer van schuld en verzoenende Liefde — die den Joden een ergernis was — een dwaasheid achtte.

In dezen plechtigen reinen nacht zweefden schimmen om den gewijden hemel.

Tobruk—Benghasi—Tripolis.

Een Italiaansche vlootbasis in Noord-Afrika.

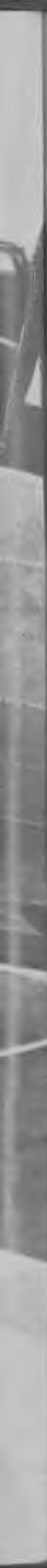
We vlogen van Athene naar hier, in vijf uur, met een gemiddelde snelheid van honderd vijf en dertig kilometer per uur.

We vlogen dwars over het eiland Creta, op vierduizend voet boven de hoofden van de bewoners van dat eiland, die naar Cicero en Paulus getuigd hebben, volgens hun eigen profeet, allen, „altijd leugenachtig zijn, kwade beesten, luie buiken."

We vlogen tusschen en over wilde bergen, waarop sneeuw lag, we cirkelden omhoog door nauwe kloven, wij zweefden over diepe boschachtige ravijnen, en na een snellen tocht door de blauwe lucht boven de blauwe Middellandsche Zee, kwamen we neer in de haven van Tobruk, te midden van Italiaansche oorlogsschepen.

Tobruk is een verzameling van Inlandsche platte, witsteenen woningen, een Italiaansch hospitaal, een kazerne, een gemeentehuis, een postkantoor, een Roomsch-Katholieke kerk en een Mohammedaansche moskee.

De avond viel snel. In rosse getinte lichte wolken, zakte de gloeiende zon achter den verren



Basra. Uitladen bagage.
Foto K.L.M.

horizont, waar de veelkleurige hemel de grauwe verlatenheid van de oneindige woestijn raakte.

Daar lag de onbeperktheid van de zee, die in stage deining de lage gloeiende Noord-Afrikaansche kust bespoelt.

Daar was de onbegrensdheid van de woestijn, die Noord-Afrika overdekt. Hier was de eeuwigheid rondom en in ons.

De zon gaat onder.

Over de zee waait een frissche koelte aan.

Aan den helblauwen hemel klimt de volle maan. De vormen verwazen, de hardheid der kleuren verzacht.

Op den opgang van de moskee roept de priester tot het avondgebed. Rondom naderen de geloovigen. De roode fez op het krulhaar, sterk afteekenend tegen het glimmend zwart van het gelaat. Om het lichaam de wijde, witte burnous gedrapeerd.

Een zwarte, haast naakte jongen zal me den weg wijzen naar het postkantoor. Hij spreekt drie woorden Engelsch en tien woorden Italiaansch. „No good Tobruk", begint hij het gesprek, dat onmiddellijk eindigt met de rechtvaardiging van deze vernietigende uitspraak: „piccolo". Tobruk is dezen woestijnbewoner te klein.

Ik loop een karavaanserai binnen. Onder de overdekte galerij liggen Tripolitanen te rooken en te praten. Op de binnenplaats staan karren. Daar zijn goede paarden, de voorbeenen samengebonden. Een heeft een zak voer over het hoofd hangen. Een ander paard, een mooie schimmel, is naar hem toe gehinkeld en probeert het hoofd in den zak te steken.

Een mager, verwond ezeltje, staat afgunstig

een paard te beloeren, dat volop voer heeft. Dan hinkt het ezeltje naar twee ezelachtige lotgenooten, en onder jammerlijk gehuil wreekt hij zijn noodlot op zijn soort, die hij met alle overtuiging van zijn ellende in den nek bijt.

Twee kameelen staan met hun quasi denkende snuiten, stom en gelaten het niet in te staren.

Door de breede, witte, stoffige straat, gaan troepen, in het wit gekleede Italiaansche matrozen.

Geen der huizen lijkt afgebouwd. 't Zijn lage platte blokken steen met kleine luiken, maar door de open deur van de binnenplaats breekt het bontkleurige, onzindelijke, Oostersche leven.

Naakte, zwarte kindertjes liggen op den grond, en graven in witte, warme stof.

Vrouwen staan in haar bonte lappen en doekjes in groepjes.

Voor de deuren der lage, witte huizen roepen ze de matrozen.

Donkere Arabische vrouwen gillen hysterisch. Van binnen klinkt gejoel van dronken stemmen. Geschreeuw en gegichel.

Uit de matrozenkroegen rumoert de gramophoon over den grijswitten, breeden weg.

Een militaire havenplaats in Noord-Afrika.

De matrozen zijn jongens van even twintig. Ze slenteren bij de vuile Arabische vrouwen binnen, alsof dat voor velen de gewone gang is.

't Is wel heel droevig en beschamend.

Een groep blanken welken de macht der eenzaamheid overweldigt. Arme jongens, die de geweldenarij van woestijn en zee trachten weg te drinken, weg te zwijnen, weg te joelen.

Er zijn ook veel bars, waar de matrozen

Italiaanschen wijn drinken en likeuren, en, met harde slagen op tafel, kaart spelen.

't Is als een verbanningsoord, dit Tripolitaansche stadje, tusschen zee en woestijn, hoe goed de Italianen het verzorgen en trachten te zuiveren.

Nu is het geheel donker geworden.

Ons hotel is een Italiaansche zeemanskroeg met een terras. Daar eten wij, zes passagiers, met de drie man bemanning.

Dan gaan allen naar het hospitaal, waar ze onderkomen vinden, behalve enkelen die een kamer kregen op de eerste verdieping van de kroeg. Een klein, benauwd hokje.

Het eenig goede is het uitzicht van de galerij. De zwarte haven ligt voor ons. De vuurtoren knipoogt op het havenhoofd. De oorlogsschepen hebben de lichten ontstoken, die glanzen over het donkere gladde water. 't Is heel stil nu. Boven de verbijsterende eenzaamheid der woestijn staat de blinkende maan. 't Is al van groote geheimzinnigheid.

Ik ben drie uur achter elkaar gejonast in een gloeiend heete kist.

Met een snelheid van honderd dertig tot honderd zeventig kilometer per uur, ben ik voortgejaagd van Alexandrië tot Gazah.

Drie uur lang ben ik, bij een hitte van honderd graden, op en neer gegooid tusschen Egypte en Palestina.

Tot ik me voelde als een cocktail in statu nascendi. Maar een warme.

We maken met ons drieën de reis van Alexandrië naar Karachi. De anderen vielen een voor een af,

in Athene en op Creta en in Alexandrië.

In Alexandrië kwam er een Engelsch passagier bij. Hij gaat mee tot Bagdad. Hij is de eerste luchtzieke aan boord. De stumperd ziet doodsbleek. Hij transpireert als een kolensjouwer in Port Said, en hij zit de heele reis met een schandkist op zijn knieën, want hij mag niets het raampje uitgooien. Als dat mocht, gooide hij zich zelf mee.

Drie uur lang ben ik verdoofd door het waanzinnig rumoer van drie motoren van ik weet niet hoeveel honderd paardekrachten, tot het in mijn hoofd donderde als een pot met knikkers, die geschud wordt.

We waren twee uur te laat van Alexandrië vertrokken, omdat de auto, die onze bagage naar het vliegveld Aboukir moest brengen, in elkaar gezakt was.

We vertrokken in plaats van te twee, te vier uur. Het is officieel drie en een half uur vliegen tot Gazah, en om zeven uur is het donker. Dat halve uur moest ingehaald, Gazahs vliegveld is niet verlicht.

We hebben in onze aeroplane, — een de Havilland, die ons van Alexandrië naar Karachi moet brengen, — prachtkerels als piloten, die voor den onovertroffen piloot van onze vliegboot Stocks, die ons van Genua tot Alexandrië vloog, niet onderdoen.

Zoo stegen we op in de gloeiende middaghitte, en binnen enkele seconden, nadat we los waren, hadden we al een snelheid van honderd twintig kilometer.

Alexandrië met zijn groote, witte, platte huizen, waar we de binnenplaatsen inkeken, met zijn

breedé, rechte, witte wegen, met zijn klappertuinen, met zijn groote haven, waarin schepen liggen van elke nationaliteit, zakte weg.

Onder ons lag de groene Nijldelta, een lustoord na de uitzichten van 's ochtends, toen we de Noordkust van Liberia volgden, die oneindigheid van geel zand onder ons, met bruine vakken hier en daar. Een effenheid door donkere strepen doorploegd, die rivieren lijken, maar droge spleten zijn.

De vlakte ligt daar haast gelijk met het zeeoppervlak. De zee is groen en spoelt heel langzaam en loom over het vlakke zand. De bodem is door het groene water zichtbaar. Boven de zee liggen dotten watten. Heel soms is er een nederzetting van drie huizen en vier klapperboomen aan een baai. En dan weer langen tijd niets. Geen mensch, geen beest, zelfs geen vogel, geen boom, geen plant. Slechts grauw zand en groene zee, en daarboven een grijsblauwe lucht.

Zoo was de tocht van Tobruk tot Alexandrië. En toen was de Nijldelta een verfrissching.

Het was laat en we vlogen snel en onze piloten houden van laag vliegen. We kwamen niet boven de twee honderd voet.

We vlogen over het vruchtbare eiland Gosen, waar de Joden onder den vriendelijken pharao, die Jozef den redder van Egypte achtte, een woonplaats vonden. We vlogen over het land, waar ze later, toen pharao's opstonden, die Jozef niet gekend hadden, in harden dienst moesten zwoegen, voortgejaagd door de zweep der opperlieden, tot Mozes hen verloste en uitleidde uit het land der vreemdelingschap.

We schoten laag over het rechte Suez-kanaal. Het begon te spannen met den tijd.

Het werd donkerder, maar het was pas half zes. De lucht werd grauw. De aarde was weg. Het was gloeiend warm.

Een zandstorm waar we midden in zaten. We stormden mee met honderd vijftig kilometer vaart.

We gaan lager vliegen. De hoogtemeter wijst honderd voet. We snellen langs de kust, gelijk op met de zandduinen, waar we tegen aan kijken. Door de woestijn loopen rechte sporen van karavanen.

Rijen kameelen schrijden keurig in het gelid, in schommelenden gang, door de troostelooze eenzaamheid.

Steeds vlugger gaat het.

Half zeven.

De vuurroode zon zakt als sneller. Nu schuilt de gloeiende bol tusschen rose wolken weg. De hemel kleurt boven de Middellandsche Zee in purperen tinten. De zon daalt.

We vliegen in razende vaart. Dicht over het vlakke land.

Daar brengt ons woest rumoer verschrikking. Ik zie kameelen op hol slaan. De lange halzen gestrekt, de kleine, onverschillige koppen vooruitgestoken, zie ik ze vluchten in vlugge, schokkende bewegingen; ik zie paarden zich losrukken en wegrennen, het woestijnzand stuift op achter de slaande hoeven. In een stofwolk hult zich een kudde vluchtende schapen. Ze kikkeren over de vlakke zandwildernis.

Een Arabier springt overeind van het kleed, waarop hij gebukt lag voor het avondgebed, en rent zinneloos de woestijn verder in. Een andere Arabier werpt zich voorover op den grond.

We verspreiden ontzetting. We razen over de wereld.

De zon zakt. Het wordt een dolle wedren met de zon. Wie zal het eerste gedaald zijn, de zon of wij? Wij moeten de eerste zijn.

De palmboomen schieten vlak onder ons voorbij. Onze schaduw vlucht snel voor ons uit. We jagen haar achterna. Als we haar inhalen en opslokken is het mis. Gazahs vliegveld heeft geen verlichting.

We zitten in spanning voor de kleine raampjes.

We kijken naar de zon, dan een blik naar de klok. Tien minuten voor zeven. Tachtig voet boven de aarde, die onder ons wegglipt met honderd zeventig kilometer vaart. De vuurroode bol is op den horizont. Ik zie de zon als een koepel met afgeplatten top. Nog vijf minuten.

De zon verdwijnt. De waarnemer wijst op een paar loodsen in de woestijn vlak voor ons. In geweldige vaart zwenken we. We stormen in groote cirkels omlaag. Het donkert. De wielen raken de aarde. Dan schokken we over het vliegveld van Gazah.

Te midden der woestijn bouwde de „Imperial Airways" een vliegloods, een resthouse met keurige slaapkamers, met eetzaal, met badkamer.

Een model passanggrahan te midden der woestijn, in het land der Filistijnen.

Een late kameeldrijver gaat onhoorbaar langs. Aan een touw leidt hij zijn kemel. Straks zie ik zijn wit silhouet, scherp, afteekenend op een heuvel, tegen de sterrenlucht.

In de verte zie ik een paar lichtjes. Dat is een kamp van zwervende Bedoeïnen, onze naaste buren.

Hier is hoorbare stilte.

Boven de flauw verlichte woestijn, die geen grenzen heeft, staat de koepel van den helderen nachthemel.

Nu ga ik de oneindigheid in. Ziel en lichaam.

En het opzien naar de luisterrijke maan, is mijn gebed.

Over de wereld.

Over het Oude Testament en over het Nieuwe zijn we gevlogen.

Over de historiën van Callisthenes en over de geschiedboeken van Herodotus.

In den vroegen, stralenden, tintelenden ochtend, zijn wij getrokken over het Heilige Land.

Over Bethlehem's velden, over de groene, diepe weiden, waar de herders de nachtwacht hielden over hun kudden, viel de reizende schaduw van ons vliegtuig.

Uit dezen zelfden hemel daalde de engel, die hun en allen volken groote blijdschap verkondigde, vrede op aarde en in menschen een welbehagen.

We vliegen over den kruin van den Hermon, met dauw gedekt, en van verre doemt de heilige berg Zions op, en de stad Gods, Jeruzalem. Ik herken den koepel op den Tempelberg. Ik zie uit het dorre land den Olijfberg opsteken, waar Jezus ten hemel voer, „dat zijne discipelen het zagen."

De gansche Bijbel, de gansche geschiedenis van worden en vergaan van het Joodsche volk, de grootsche historie van het leven en sterven van Christus, ontrolt zich met verbijsterende snelheid.

Daar zien we in de open binnenplaatsen en op de platte daken van de grijsleemen huizen van

Jericho, waarvan de muren ineenstortten onder bazuingeschal.

We strijken over de ronde heuvels van Juda.

Het is een doode woestenij, een wirwar van kale, steenachtige toppen.

Hun woonstede is hun zeer woest gelaten.

Hier en daar leidt een herder in zwart, lang kleed zijn kudde langs het rechte spoor, en voert haar zachtjes naar zeer stille wateren.

Ginds een dorpje met een groepje boomen.

Wat is er nog ontzaglijk veel arbeid te verrichten, aleer het land der Joden weer eenigszins zal gelijken op een land, vloeiende van melk en honig.

Op het land hunner vaderen. Op het beloofde land.

Naast me zit een Israëliet. Hij heeft geen oog voor het Heilige Land! Hij leest in „La madonna des sleepings" van Dekobra.

Het deert hem niet, dat honderden landgenooten moeizaam zaaien en ploegen in het zweet huns aanschijns. Hij is modern. Hij vliegt er over heen, zonder omlaag en zeer zeker zonder omhoog te zien.

We schieten met groote snelheid laag over deze verwoesting, over deze straf van Jehova, door de profeten voorspeld.

Daar stuwen de rondkoppige, heuvelen op tot een dichte massa en plotseling een diepte, gevuld met groen water.

We vliegen over de Doode Zee.

Hier is het jammerlijkste beeld van onvruchtbaarheid, van verlatenheid, waar eens Sodom en Gomorrha lagen. Tot de aarde zich opende, en

vuur en zwavel braakte, en de geweldige steden verslond. Ziet den eeuwigen gloed.

We stijgen. We gaan over een dorre wildernis, een onafzienbare vlakte van zwart gruis. We naderen de Syrische woestijn.

Verzengend waait de wind door de raampjes van ons vliegtuig.

Eeuwen hebben we doorleefd in een half uur.

Midden in de hopelooze, troostelooze wildernis, dalen we in wijde cirkels, tuimelen we omlaag.

En de geschiedenis voltrekt zich verder.

Daar staat in de verbijsterende eenzaamheid een ruïne.

Op deze twee duizend voet hooge vlakte, waar de lucht zuiver is en licht, bouwden de Romeinen hun machtige versterkingen, die de eeuwen verduurden.

Toen was deze vlakte een vruchtbaar land, de verovering op de barbaren wel waard.

We dalen. Want onze benzine is op. Het is een noodlanding, maar een zeer goed voorbereide noodlanding. Want in deze wildernis hebben de Engelschen een benzinetank onder den grond gebouwd. Het ongelooflijkste moeten we op deze reis aanvaarden als gewone werkelijkheid.

Ik ga het duizenden jaren oude fort bekijken, dat nog sterk en machtig is. Ik loop, een stip in de overweldigende eenzaamheid. En dan weer terug. De benzine is geladen en de piloot springt alweer aan boord. Ik klim in de machine.

Voort stormen we weer op onzen aanloop door de woestijn, die een groot landingsterrein is en opnieuw veroveren we de lucht.

Over de grauwe woestenij vliegen we.

Daar staan wat zwarte tenten van zwervende

Bedoeïnen, en daar trekken kudden kameelen, de voorpooten bijeengebonden, uitgedroogd voer uit den grond. Een gele hond blaft ons aan.

We vliegen boven Iraq, het oude Mesopotamië, een van die kleine koninkrijken door en na den wereldoorlog ontstaan. Deze volken zijn pas aan het koningschap toe.

We gaan eeuwen terug. Op de wereld beneden zijn de overblijfselen van kampen en woonplaatsen, wallen en muren uit het steenen tijdperk.

Hier zijn duizend jaren als één dag.

Hier is één dag als duizend jaar.

Hier is geen tijd en geen afstand.

Hier is geen grens.

We vliegen over de Syrische woestijn, het twee duizend voet hooge plateau.

Door deze wildernis trokken de Egyptische pharao's met hun wagenen en hun paarden, met hun legerscharen, gewapend met lans en zwaard en boog. Om de scherpe, lichtbruine gezichten hingen de wit-zwarte doeken, in strenge, strakke lijnen.

Door deze woestijn rukten de Perzische heirlegers op, belust op de Afrikaansche schatten in het paleis van Israël's koning, begeerig naar de vaten van gedreven goud in den tempel van Zion's God. De raderen der strijdwagenen woelden het zand op. En de lijken der gevallenen bakenden den weg af.

Door deze woestenij voerden de Babyloniërs de weeklagende Joden, die, in gescheurde kleeren en asch op het hoofd, weigerden te zingen een lied van Zion in het heidensche land. De hyena's zwierven huilend om het moede kamp. En de aasvogels zwermden om buit, elken dag.

Door deze grauwe oneindigheid marcheerden de Romeinsche legioenen, de standaards aan het hoofd der lichtgewapenden en der zwaar gewapenden. En de krijgsmuziek schalde door de onverstoorbare stilte.

Deze verzengende doodschheid stuitte den opmarsch der Mongoolsche horden, — die Bolsjewiken van vroegere eeuwen — nadat zij het vruchtbare land tusschen Euphraat en Tigris hadden verwoest, en vernield, en geplunderd, en vermoord, en aldus het land, waar de overlevering der eeuwen aller volken het Paradijs plaatste, hadden ontwijd.

Toen Mesopotamië was verwoest, en Perzië was teruggeworpen in den nacht, en Palestina neerlag onder de alles doovende macht der Turken, toen was daar eeuwen lang geen andere stap in de Syrische woestijn, dan de logge, regelmatige, ononderbroken gang van het schommelend levend schip der woestijn, „dat door de zandzeebaren zijn koers houdt, rijk bevracht met keur van Oosterwaren."

Toen trokken de eentonig zingende karavanen, onder de zengende zon en onder de koele maan, langs den uitgeloopen weg, die eens de Wijzen uit het Oosten volgden, geleid door de ster van Bethlehem.

Tot eindelijk eenige jaren geleden de Engelschen een 600 mijl lange lijn trokken van Damaskus tot Bagdad, waarlangs nu elke week sterke automobielen gaan.

En midden in de woestijn werd Rutba gesticht, een rustplaats, een oase en sinds elf weken een station op den luchtweg Londen—Karachi.

Soldaten van Iraq bewaken de vierkante

karavaanserai, die vier galerijen is met donkere kamers om een helle binnenplaats, waar afgejakkerde auto's staan, afgematte kameelen liggen en woestijnbewoners onder een zwarte tent kampeeren.

De soldaten hebben een zwarten ringbaard onder hun bruine kin. Hun scherpe kromme neus staat tusschen sombere, felle oogen. Een witte doek, op het lange, zwarte hoofdhaar met een donkeren ring vastgehouden, valt lang en breed over hun mageren rug.

Zij hebben het geweer bij den voet en staan op schildwacht bij den eenigen ingang die naar het eenige huis van Rutba leidt. Daar bedient een Europeesch gekleed Oosterling de lunch.

Na een half uur stegen we weer op.

Weer vliegen we uur na uur over de woestijn, tot eindelijk hier en daar een boom zich waagt in de zandwildernis. Daar is een plekje groen. En daar schittert zonlicht in het bruine water van den Euphraat, die als een lange slang door het vlakke land gekronkeld ligt. In de groene vlakte verschijnen koepelende daken en hooge minarets.

We dalen, en als de koopman op het matje in de Duizend en één nacht, zweven we omlaag, strijken we neder in de stad van Haroen al Rashid.

De motoren van ons vliegtuig razen onafgebroken met verdoovend brommend geweld.

De hoogtemeter staat vast op duizend voet; de snelheidsmeter blijft hardnekkig op 90 mijl. De klok verslaat de uren, minuut na minuut. We zitten met ons vieren in de kajuit. Drie passagiers en de mechanicien.

Voorin achter het stuurrad onze piloot Atwood, champion flyer, die het record houdt Alexandrië—Bagdad, en nu bezig is aan het record Bagdad—Karachi.

Hij wil de laatste twee duizend kilometer van onze Holland—Indiëvlucht op één dag maken. We moeten dertien uur vliegen, met drie tusschenlandingen om benzine in te nemen en olie bij te vullen. Daarom vertrokken we te half vijf, vóór daglicht dus, in maneschemering van het vliegveld in Bagdad.

De hitte is ontzaglijk. We houden de raampjes gesloten. Onder ons wervelen zandpilaren op. We vliegen door een grauwe lucht. De tong is droog. We zitten stil te soezen en te droomen.

We vliegen doezelend voort, en kijken door zand-beslagen mica-ruitjes naar de onwaarschijnlijke wereld.

Er is geen ander geluid dan het afmattend gerumoer van de motoren. Tot plotseling het rumoer kalmeert, de motoren langzaam draaien gaan.

Diep beneden in de gloeiend-grauwe, van mensch en beest verlaten wildernis zie ik een stok.

Aan dien stok is een langwerpige witte zak, waarin de wind blaast.

Nu zie ik twee lage, breede, platte huizen. Voor de huizen zie ik kereltjes.

We zwenken.

De aarde komt recht overeind te staan.

Nu is de zon recht boven, het volgende oogenblik recht onder ons.

De stok is rechts, de stok is links.

Dan ligt alles weer in orde.

We dalen.

We schieten omlaag.
De zandvlakte nadert snel.
Een bonk.
Een schok.
We rijden.

Al langzamer. Tot waar een bruine jonge Engelschman met de hand wenkt om te stoppen, vlak voor het benzinereservoir.

Nu nemen wij de watjes uit de ooren, we zetten den hoed op. We springen uit de vliegmachine. Midden in de woestijn staan we in het ongenadige zonlicht. Op het vliegveld van Lingeh zijn we geland.

Flinke, jonge Engelschen, in korte, khaki broek, open khaki hemd, werken hard om benzine en olie te vullen, en onder hun leiding dragen inboorlingen in hun kleurenrijke ongekleedheid blikken benzine aan.

In het zwart gekleede, gesluierde vrouwen gaan stil langs. Naakte, donkere kinderen spelen in het heete zand. Jammerende ezels staan vastgebonden. Kameelen liggen rustig starend onverstoord.

We nemen benzine in. Drinken limonade. Eten vruchten. En voort gaat het weer.

We vliegen over Perzië, langs de Perzische Golf. Alles is grauw van het zand, zelfs de lucht is grauw, de zon is grauw, het water in de golf is grauw. De oogen branden.

Er is zand tusschen de tanden.

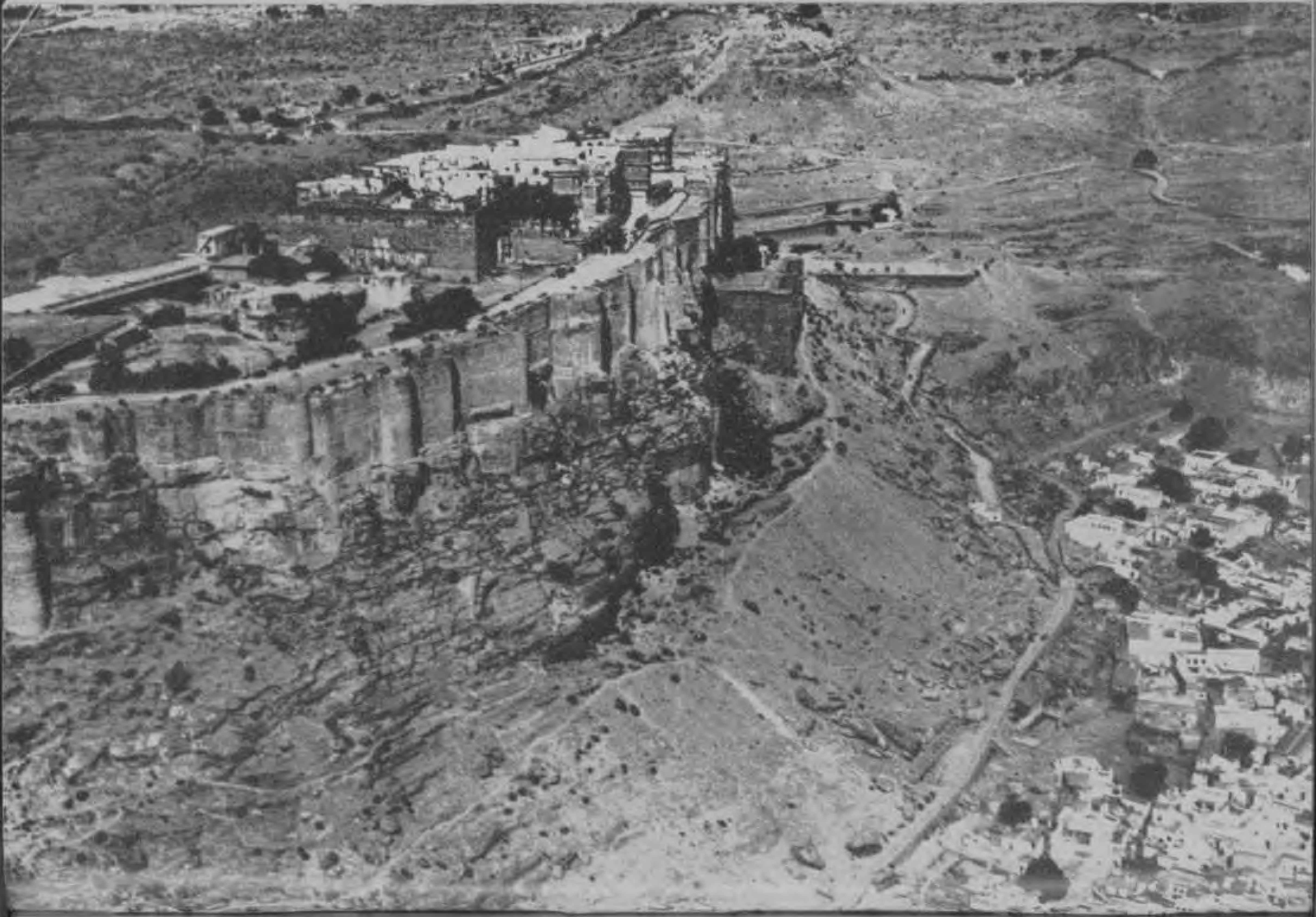
Het is een benauwende hitte-droom, waardoor we vliegen.

Voor de tweede maal dalen we, voor het laatst in Perzië, in Jask.

Met een vaart gaat het de lucht weer in.

De mecanicien brengt een glas water. Hij heeft

Bushire
Foto K.L.M



een groote, steenen kruik achter in de kajuit staan.

Zand, zand, niets dan zand.

En ten derde male dalen we op onze recordvlucht. Gwaddar in Baloedsjistan is bereikt.

Daar is een tent. Daar is een vriendelijk buigend, Engelsch sprekend Britsch-Indiër, op wiens bevel vieze, ongekamde, ongewasschen Hindoes vruchten openen en limonade schenken. Daar is een nieuwsgierig bruin jongetje, dat stiekum in de vliegmachine klimt en spoedigst verwijdert wordt.

Instappen. We moeten vandaag Karachi halen.

Het gaat alles vlug en vlot.

De motoren slaan aan. De schroeven draaien.

Weg zijn we weer. Hortend en stootend.

Daar gaan we weer. Zwenkend en zwaaiend.

Voort vliegen we, in vaste, rechte, snelle vlucht.

Nu wordt het donker.

De zon daalt achter donkere wolken. En steeds vliegen we verder, met razende snelheid.

De nacht daalt snel. In onze kajuit wordt electrisch licht aangestoken.

En nu jagen wij, zes menschen, in een klein luchtschip, door de zwarte oneindigheid.

Wij, passagiers, hebben niets te durven. Wij hebben maar stil te zitten in onze leunstoelen.

Maar onze piloot. Dat hij durft begrijp ik. Maar hoe kan hij? Zijn een kompas en een radioverbinding voldoende, om de richting te vinden in het zwarte niet?

Ik zie in de donkerte de gloeiende knoppen op de motoren. Ik zie in de oneindige duisternis nu en dan een vonk langs vliegen.

Jodhpur. Jodhpur Citadel.
Foto K.L.M.

We donderen verder, met honderd zeventig kilometer vaart.

We suizen als een lichtschicht, door den dikken, zwoelen nacht.

Ik zit gespannen, met het hoofd vlak voor het raampje, of ik niet iets zien kan.

Soms zie ik plotseling, als de maan even doorbreekt, een dreigend berggevaarte vlak naast me, of onder me een flauw-witte streep van de kust. Een van mijn reisgenooten vraagt op een briefje aan den mecanicien hoe hoog de hoogste heuvel hier is. Ik zie het antwoord: 400 ft. We vliegen op 1000 voet. Mijn tochtgenoot knikt bemoedigd.

We razen door de zwarte oneindigheid. Uren achtereen. Het is een nachtmerrie.

Een oogenblik gaat het licht uit in onze kajuit. Ik zie niets meer. Ik voel het luchtschip sidderen in zijn dolle vaart. Ik hoor niets dan het eentonig, onafgebroken, daverend geraas der propellers.

Nu is er de spanning, die ik de heele reis vergeefs verlangde. De opwinding, die een luchtreis over drie werelddeelen, beloofd had me te zullen schenken.

En dan eindelijk aan den horizont kleine, flikkerende lichtjes.

De maan komt tusschen zwart-jagende wolken uit.

De mecanicien loopt de kajuit door, wijst met lachend gezicht naar recht voor ons uit. Hij schreeuwt één woord: „Karachi".

Karachi in zicht.

Karachi nadert snel.

De lichten worden grooter en ontelbaar.

We vliegen reeds over de verlichte stad. We zweven boven de leege straten, afgelijnd door

electrische lampen. We glijden over de verlichte huizen.

We zwaaien in groote bochten omlaag.

De stad is alweer achter ons. Door sombere wolken breekt de maan. Het licht verheldert even de duisternis, te dikker, nu de lichte stad niet meer zichtbaar is.

Daar staan, regelmatig gerijd, groote, walmende lampen.

Er om heen en er op af.

De flikkerende lichten komen omhoog.

Ze naderen ons.

We schieten omlaag.

Karachi. Het einde.

Aldus was de derde reis van een Engelsch vliegtuig naar Britsch-Indië.

De Air Orient, later Air France vloog toen in de richting Indië nog niet verder dan Damascus.

In Februari 1932 maakte ik mijn eerste vliegreis van Bandoeng naar Amsterdam.

Mijn ideaal was verwezenlijkt; de luchtreis ging in een Nederlandsch vliegtuig met Nederlandsche bemanning.

Binnen negen dagen was ik in Amsterdam om op 25 Augustus terug te vliegen in negen dagen en op 6 October weer naar Amsterdam in negen dagen.

In Juni 1929 sprak ik na een vlucht met de Imperial Airways de hoop en verwachting uit, dat binnen twee jaar de afstand Amsterdam—Batavia in tien dagen zou worden afgelegd door de K.L.M.

Die verwachting is vervuld.

Inderdaad vloog ik in Februari 1932 met de „Valk", bestuurd door Hongdong en Van Steenbergen, in tien dagen van Tjililitan naar Schiphol.

En nu ben ik bezig aan mijn derde Holland—Indië-vlucht, die wij hopen te maken in negen dagen.

Wij vliegen op drie duizend zes honderd meter boven de Perzische Golf. 't Is nu half zeven 's ochtends en wij zijn reeds twee uur en een kwartier onderweg; kwart over vier stegen we in pikdonker op van Jask.

't Is frisch, de „Havik" vliegt met een gemiddelde snelheid van twee honderd kilometer per uur hoog boven de wollige wolken, de stralende zon tegemoet.

Aan het stuur zit de eerste piloot Scholte, de man van wereldvermaardheid die hij verwierf door zijn kranige vluchten met Van Lear Black.

Ik zit aan de schrijftafel van onzen tweeden piloot, den gebruinden sportman Van Veenendaal, die juist achter het stuur is afgewisseld en nu bezig is, aan het buffet, achter in de kist, zijn ontbijt klaar te maken, brood met kaas en een kop heete thee.

Naast me, op den voorsten stoel links, zit onze marconist Pestman, als altijd met de koptelefoon op, op zijn 5de reis, onafgebroken in draadlooze verbinding met den grond.

Telkens stuurt hij briefjes aan den piloot met de richting en de sterkte van den wind. Zoo heerlijk als vliegen over lange afstanden is, zoo prettig is het als hij na een vlucht van vier of vijf uur de sleepantenne binnenhaalt, want na vijf uur onafgebroken gedender der drie motoren is het wel

rustig, weer eens een oogenblik de watten uit de ooren te kunnen doen.

Onze „mecano" Dunk, die met Van Lear Black de reis om de wereld maakte, ligt lang-uit en slaapt. Hij was gisterenavond nog uren lang aan het werk, toen wij al in het frissche, zeer zoute water van de Perzische Golf zwommen en hij was vanochtend een half uur vóór ons op het vliegveld.

Straks, als hij wakker wordt, heeft hij weer een of andere zotte opmerking over de „onmisbaarheid" van den marconist aan boord, of over „het weer dat opzomert", als het 119° Fahrenheit in de schaduw is en hij doornat van transpireeren van de kist naar beneden klimt na benzine vullen.

't Is merkwaardig, zoo uitmuntend als een Holland—Indië-vlucht op het humeur van bemanning — en passagier — werkt, en dat niettegenstaande alle vermoeienis; alle hitte; het zeer vroege opstaan; het slechte slapen; de voortdurende inspanning; ook het altijd blijvend gevaar, verbonden aan een vlucht over de woestijnen van Afrika en Azië; over de Middellandsche Zee met een landvliegtuig; over de Perzische Golf, over de jungle van Siam en van Sumatra.

Scholte zit in zijn blauw uniform, met de drie gouden biezen, een blauwe bril op, omdat wij recht op de zon in vliegen; een opgerolde routekaart op de knieën.

De hoogtemeter wijst constant 3700 meter, de snelheidsmeter geeft in deze ijle lucht te weinig aan, hij staat op 180 en wij vliegen 200 kilometer.

Vandaag is de vijfde dag.

Donderdagnacht, te drie uur, reed ik van het American Hotel op het Leidscheplein te Amsterdam naar Schiphol; Zaterdagmiddag drie uur

chauffeerde ik een *Buick* door de woestijn van Bagdad naar Babel en nu, Maandagochtend, vliegen we boven Perzië.

Op Schiphol was Donderdagochtend nog niet veel te doen. 't Is een compliment voor de K.L.M. en voor onze Nederlandsche vliegeniers, dat een vertrek van een Fokker naar Indië zóó gewoon is, dat niemand er meer op let, tenzij hij zich interesseert voor de bemanning of voor den passagier, die de reis naar Indië door de lucht gaat maken.

Het publiek is volkomen gewend geraakt aan de regelmaat van onze postvluchten, en ternauwernood wordt nog gelet op dit schitterende, kranige nationale werk, dat geen enkel volk ons nadoet.

We vertrokken te 4 uur 20, omdat we wachten moesten op het Nederlandsche vliegtuig, dat de nachtvluchten van Malmö op Londen maakt en een geregelden nachtdienst onderhoudt tusschen Zweden en Engeland.

Toen die *Fokker* geland was, taxide onze „Havik" over het goed verlichte vliegveld.

Nog een laatste groet van onze vrienden, nog een laatste blik uit het kleine raampje en daar gingen we de lucht in.

De draaiende vuurtoren bleef achter, diep onder, en al spoedig was de volgende vuurtoren in zicht, die de route naar Leipzig afbakent.

Het vlakke Nederland lag onder een wazig effen wolkenfloers, waarboven hier en daar een fabrieksschoorsteen of een kerktoren eenzaam uitstak.

Wij cirkelden éénmaal over Enschede, waar de ouders van onzen eersten piloot met een licht

op het dak goede reis wenschten, en toen op één slag gingen alle lichten van Enschede uit en bleef die ééne verre lamp als een dierbare wensch voor een goede reis en behouden aankomst.

Daar was Duitschland al, Rheine en Osnabrück en de Harz en na vier uur vliegen het groote gladde vliegveld van Leipzig.

Op het veld staat een gebouw van ijzer en glas, het lijkt een sanatorium met lighallen; het is een restaurant, waar goede koffie wordt geschonken en waar we knappende broodjes met ham insloegen voor de lunch.

Toen onze mecanicien Dunk de beide tanks had gevuld, stegen we op in de tintelende koude heldere lucht en op twee duizend meter werd onze electrische verwarming aangedraaid.

Zoo overvlogen we in vier uur Duitschland, Joego-Slavië en Hongarije en na een cirkel over den Donau en Boeda-Pest, landden we op het vliegveld, waar allerlei beambten in fantastische uniformen in onverstaanbare sisklanken vragen stelden.

Alle papieren waren in orde en na een half uur vlogen we over den Balkan, de ruwe bergen als kleine oneffenheden diep onder ons.

We hadden tegenwind en bij daglicht konden we Athene niet halen, want al waren we één uur vóór zonsopgang van Amsterdam vertrokken, de drie en twintig honderd kilometer haalden we niet vóór zonsondergang, te meer niet omdat we een tijdverlies hadden van twee uur.

Daar herinnert Van Veenendaal zich, dat het vliegveld van Athene sinds enkele dagen verlicht kan worden.

Onze marconist seint en krijgt gunstig ant-

woord. Het is acht uur en pikkedonker als we Athene naderen, na een blik op den godenberg, den Olympus.

Op het vliegveld staat een draaiende vuurtoren, langs het vliegveld glinsteren heldere vuren; op de daken der huizen zijn in roode lichten de waarschuwingen tegen gevaar geschreven, en voor de hangar staat een geweldige schijnwerper, dien de bediener niet werpt over het veld, maar recht op onzen „Havik" in en dus Scholte vlak in het gezicht.

Toch landen we schitterend en een paar minuten later worden ons in goed nieuw-Grieksch en slecht Fransch allerlei belangstellende vragen gesteld, onder meer over hoeveel contanten ik beschik en als ik mededeel, mij aan het hoofd te kunnen stellen van één honderd drachmen (één drachme is *f* 0.03½), werd deze belangrijke bekentenis in mijn paspoort aangeteekend.

Tegen tien uur zijn we in het hotel, dat goed eten geeft, een goed bad en een goed bed.

Vrijdag hebben we een kalmen dag. De windrichting is ons gunstig en de piloten besluiten, den afstand Athene—Caïro, dat wil zeggen elf honderd kilometer, zonder de gebruikelijke landing in Mezra Matru, aan de Noordkust van Afrika, in één stuk af te leggen.

't Is een prachtige stralende ochtend, een fiksche Noordenwind en we snellen over den Akropolis en den Areopagus, we schieten over de Grieksche eilanden, we vliegen West langs Creta, dan komt de urenlange eenzaamheid van lucht en water, even onderbroken door het zicht op een Nederlandsche vrachtboot, die ons groet met de Nederlandsche vlag en waarboven we een eereronde vliegen.

Zoo komt na vijf uur de Afrikaansche kust in zicht; Alexandrië ligt onder ons en daar is Caïro.

We vliegen over de pyramiden, die vanaf deze hoogte slechts onbenullige vormpjes lijken. Onze waardeering voor anderer arbeid is nu eenmaal onafscheidelijk van den gezichtshoek, waaronder wij dat werk beschouwen, en een praestatie wordt nu eenmaal kleiner, zoodra wij er op neerzien kunnen. Straks, als ik aan den voet van de pyramide van Cheops sta en de Sfynx mij verwijtend aanstaart, zal ik wel tot de gewone proporties terugkeeren.

We landen op het vliegveld van Heliopolis, de woestijnstad, die in enkele jaren uit het zand gestampt is.

Heliopolis Palace, één der grootste en weelderigste hotels van de wereld, is gesloten, omdat het geen seizoen is voor Egypte. We krijgen dus kamers — zeer goede, met badkamer natuurlijk — in Heliopolis House.

't Is boven de honderd graden Fahrenheit.

Tegen den avond nemen we een taxi en rijden wat rond door Caïro, verlaten van vreemdelingen en overgeleverd aan dragomans, opdringerige kooplieden en besmettende, nooit met rust latende, vliegen.

Van Caïro tot Bagdad is 1600 kilometer, over het leven in den eenvoudigsten en primitiefsten vorm, een vlucht over woestijnen.

Maar eerst trekt het oude land Gozen onder ons voorbij, het vruchtbare Nijlgebied, en gaan we hoog over de rechte smalle lijn, die Suez-kanaal heet.

Daarna de woestijn.

De onafzienbare zandvlakte, geel of grauw, soms zelfs zwart. Hier en daar een groepje palmboomen. Soms een zwarte lap op palen gespannen, een tent van de nomaden, die levenslang zwerven door de woestijn met hun kameelen en hun ezels en schapen.

We zien de lange karavanen door de uitgesleten karavaanwegen moeizaam voorttrekken.

We zien ruiters in de wapperende witte burnous op snelle volbloeds.

We zien — want over de woestijn vliegen we laag — de karkassen van kameelen, waarop aasgieren neergestreken zijn.

Bij Gaza, in het land der Filistijnen, dalen we om benzine te vullen. 't Is nu de derde keer, dat ik hier kom en altijd is het aangenaam in de goed verzorgde mess der vliegers.

Over het Heilige Land gaan we, dat dorder en onvruchtbaarder schijnt dan ooit, nu in den verschroeienden zomer.

In de verte ligt Jeruzalem. Ik zie den Olijfberg oprijzen boven de hooggelegen stad, en herken den Tempelberg en de Moskee van Omar, glinsterend in het zonlicht.

Onder ons liggen vlak, verlaten en verbrand Efratha's velden en Bethlehem, klein om te wezen onder de duizenden van Juda.

De Doode Zee blakert in fellen gloed, het ongerimpelde water straalt als wit vuur. Daar rijzen de heuvels van het Overjordaansche.

Ze liggen alweer achter ons en nu gaat het uur na uur over de Syrische woestijn, waar ontzaglijk groote letterteekens den vliegeniers den weg wijzen.

Tegen drie uur 's middags, na acht uur vliegen,

dalen we op het vliegveld van de stad van Haroen al Rashid, van Bagdad, de hoofdstad van het na-oorlogsche koninkrijk Iraq.

We zijn in een gloeienden oven beland en de agent van de Imperial Airways deelt ons onmiddellijk mee, dat het 119° Fahrenheit in de schaduw is en 135° in de zon.

Op honderd kilometer afstand van Bagdad liggen de ruïnes van Babel.

Bagdad had ik op mijn vorige reizen al doorkruist, nu nam ik een auto en reed naar Babel.

't Was voor het eerst, dat ik om de hitte de kap van den wagen niet dorst te openen.

De verzengende wind was grauw van gloeiend zand, dat in oogen, neus en ooren drong.

De autoweg naar Babel deed me denken aan den weg van Angkor, in Cambodja, naar het grensstation van Siam.

De woestijn was een beetje opgeharkt en dat zand was als een oneindig dijkje op zij gegooid.

Met 70 km vaart botsten en hotsten we door zandkuilen over zandhoopen, rond ons de dikke, gele stofwolk.

Langs den karavaanweg lag het karkas van een kameel.

Door de woestijn ging in lange rij een karavaan van een honderdtal kameelen.

Bedoeïnen reden langs in wijde zwarte burnous op mooie, vurige paarden.

De gansche weg was goed bewaakt door cavalerie.

In de dorpen stonden de Arabieren en de gesluierde vrouwen en de haast naakte kinderen voor de armoedige leemen krotten.

Na twee uur rijden, wordt het land groen, er

staan palmboomen en daar ligt de ruïne van het groote Babel, dat Nebukadnezar trotsch was, gebouwd te hebben.

Zentgraaff heeft in zijn reisbeschrijving gezegd, dat men niet naar Babel moet gaan zonder behoorlijke voorbereiding, omdat Babel zonder voorafgaande archaeologische studie een groote teleurstelling is.

Inderdaad, hetgeen Babel voor den gewonen toerist belangrijk maakte, is weggenomen door de archaeologen en ondergebracht in musea, vooral in Berlijn.

Nu is er slechts de steenen leeuw, een paar inscripties op steen, en enkele dierenfiguren in bas-relief.

Maar verder is wat van Babel over is, den tocht niet waard. Een reeks grijze bouwvallen, waarvan men U vertelt, dat ze de koningszaal en den harem en den tempel en de hangende tuinen hebben gevormd.

Wie Babel bezoekt, moet dat doen omdat een uur, in de volkomen stilte en absolute eenzaamheid daar doorgebracht, hem de gansche geschiedenis der oudheid en het leven en lijden der Joden te binnen brengt.

Zoo zag ik Babel uit mijn Bijbelkennis en ik had geen spijt van den tocht.

En toen ik naar den auto terug liep — er was niemand in de buurt, zelfs geen wachter, omdat in deze heete maanden in de ruïnes niet wordt gewerkt en ook geen toeristen komen, — toen vluchtte langs den heiligen weg een schuwe jakhals.

Terwijl ik dit schrijf, laat Scholte den „Havik" zwenken en na snelle vlucht, over 950 kilometer in vijf uur, dalen we in Karachi.

Ik zit weer aan de schrijftafel van Van Veenendaal, onzen tweeden piloot, die me aldus de gelegenheid geeft, mijn reisverhaal te vervolgen.

Ze is onovertroffen, de zorg, die de bemanning van onze Nederlandsche mailvliegtuigen voor de passagiers heeft. En telkens opnieuw treft me de geest van eensgezindheid en saamhoorigheid.

Alles geschiedt goed, vlug, accuraat. En de stemming is steeds uitmuntend. Indien de K.L.M. niet dergelijke bemanningen had, zou de dienst niet zoo uitnemend loopen en onze Nederlandsche luchtmail dezen beroemden wereldnaam niet hebben.

Ik heb gereisd met de Imperial Airways.

De piloten waren eerste klas, maar na alles wat ik van de *Hercules*-vliegtuigen hoorde, zou ik niet graag een vliegreis met die toestellen van Londen naar Kaapstad maken.

In Europa was ik op verscheidene vliegvelden en ook op deze reis sprak ik heel wat ingewijden, die mij feiten vertelden, die de bemanning van de „Valk" in Februari j.l. en van de „Havik", waarmee ik nu den overtocht maak, verzwegen.

De Air Orient heeft een dienst van Marseille tot Saigon. De dienst heeft regeeringssubsidie, op voorwaarde, dat gevlogen wordt met Fransche toestellen. Inderdaad vliegen Fransche vliegbooten van Marseille tot Beyrouth, maar van Beyrouth wordt de dienst voortgezet met *Fokkers*.

Toen wij gisteren — Maandag — te 10 uur in Karachi landden, vertrok vandaar een Fokker, die den vorigen dag uit Jask was gekomen, en nu naar Jodhpur ging. Wij kwamen dien ochtend van Bagdad.

Wij stegen te half elf op en te half één vlogen we over „La Malicieuse" heen, die een half uur na ons te Jodhpur aankwam.

De piloten hadden er schik in, dat zij op tijd in Saigon zullen zijn, hetgeen hun waarschijnlijk gelukken zal, omdat zij anderhalven dag te vroeg van Beyrouth vertrokken. De mail, die met „La Malicieuse" mee moest, ligt er nog. Het vliegtuig doet zijn kwaadaardigen naam eer aan.

Maar ik verkies onze Nederlandsche vogels.

's Avonds waren vier vliegtuigen op het veld te Jodhpur. De „Havik", de „Ekster" onder Soer, en Kress op de thuisreis, en twee van de Air Orient.

Onze bemanning kwam correct in het keurig K.L.M.-uniform aan tafel. De Franschen verschenen in hun werkpakjes, in „shorts".

't Is jammer van de Fransche luchtvaart, die zeer strenge contrôle noodig heeft. Thans doet zij de beroemde Fransche natie, die mij lief is, niet de eer aan, die deze verdient door haar schitterende praestaties op elk ander terrein.

In Bagdad dan was het na mijn terugkeer uit Babel nog even gloeiend heet, en Jacob, de portier van het eenige hotel, die mij op mijn tochtje naar Babel als tolk en gids had vergezeld, verklaarde: „You kill me, Sir".

Jacob is een Israëliet, die het factotum is van alle vreemdelingen die Bagdad bezoeken. Hij herkende mij onmiddellijk, toen ik uit het vliegtuig stapte, maar omdat alle Iraqueezen er precies hetzelfde uitzien, in gelaat en kleederdracht en mutsje, wist ik niet, welke hoogwaardigheidsbekleeder mij zoo uitbundig verwelkomde.

En ik herkende hem pas aan zijn stereotiep gezegde. ,,You kill me, Sir''.

Jacob had verhalen over het Babel der Joodsche ballingschap, die hij vertelde met een kleur en een verve, alsof hij er bij geweest was, en had behoord tot degenen, die met asch op het hoofd en een zak om de lendenen, de lier aan de wilgen hadden gehangen, ter neder zittende aan Babel's stroomen, de oogen bijkans blind gekreten, en weigerende te zingen een lied van Zion in het heidensche land.

Doch teruggekeerd van onzen urenlangen hittetocht, uit den vurigen oven verlost, begeleidde Jacob mij naar het platte dak van het hotel, waar wij met ons vijven een goed diner kregen.

Toen naar bed.

Het hotel te Bagdad heeft zeer kleine kamers, met getraliede vensters, uitziende in een langen gang. De bedden zijn niet zuiver. De kamers waren zoo ongelooflijk heet en benauwd, dat een nacht daarin, overgeleverd aan gloeihitte en ongedierte, zelfmoord zou zijn geweest.

Ik wilde me wasschen en brandde me aan het water, dat uit de kraan kwam, waarop ,,cold'' stond.

,,You kill me, Jacob''.

Jacob lachte en zeide: ,,Come and see'', en hij bracht me naar een dak, hooger dan de eetzaal, en daar stonden twee rijen bedden. Een rij van tien bedden rechts, met uitzicht op de Moskee, en een rij van tien bedden links, met uitzicht op de Synagoge.

De eerste rij voor de mannen, de tweede voor de echtparen.

Te tien uur lagen we op onze bedden, een ijsemmer met mineraal-water naast elk bed.

Vlak daarna kwamen de echtparen en kinderen.

De nacht verliep, onder kindergeschrei en een slaperige moederstem riep: „Oh, shut up". 't Was heet, en het mineraalwater was op vóór het middernacht was.

Doch vóór de ochtend kwam, — en nog stond de maansikkel aan den helderen sterrenhemel, — zaten we te 5 uur aan het ontbijt; en vóór de priester vanaf de minaret de geloovigen opriep tot het ochtendgebed, reden wij door de stad, waar de straten reeds waren schoongemaakt en afgezet door bereden troepen, want koning Feisoel kwam vandaag per vliegtuig van Mosoel.

„Ga je ook naar je koning kijken, Jacob?"

„Geld weggooien", meende Jacob. „You kill me, Sir, I am a republican."

„Dat zullen wij jouw koning gewis meedeelen, Jacob".

„Don't kill me, Sir, I am a poor man, en gij zoudt Jacob in Bagdad niet kunnen missen. Wie zal den vreemdelingen the Arabian nights toonen, als Jacob er niet meer is?"

„Are they decent, these Arabian nights, Jacob?"

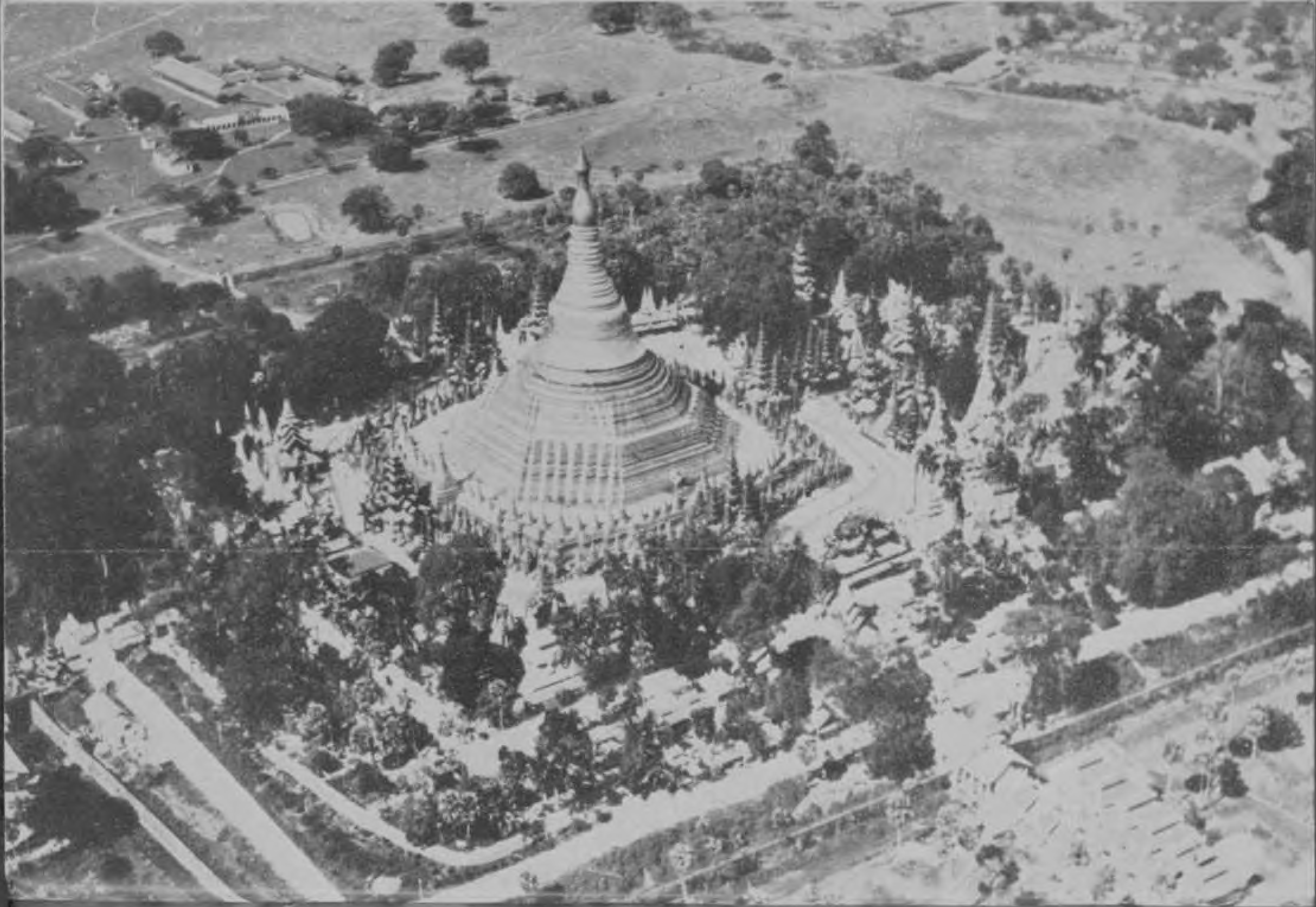
„No Sir, don't fear that, they are very interesting."

Van Bagdad naar Bushire is 800 kilometer, die wij eveneens aflegden in 4 uur.

We landdden in Perzië. Van Veenendaal opende de deur en zette het trapje uit en wilde de kist verlaten, zijn portefeuille met papieren, paspoorten, brieven, gezondheids-verklaringen en allerlei documenten onder den arm.

Doch daar stond een soldaat, die hem met geveld geweer tegenhield en sprak: „Owaweihahinopatitoepa", waaruit Van Veenendaal be-

Calcutta. Victoria memorial.
Foto K.L.M.



Ran
Foto

greep, dat hij niet aan land werd toegelaten.

De soldaat was klein, maar het geweer was groot en wellicht geladen. De soldaat droeg een kort blauw broekje, grijze pantoffels en smalle groene putteetjes, maar de bandelier dien hij om had, was vol patronen, die wellicht scherp waren.

Achter den soldaat stond een lange Pers in een zijden gewaad: de agent der K.L.M., die verontwaardigd meedeelde, dat de dokter reeds te 3 uur was gewaarschuwd, dat het vóór 4 uur was en dat wij niet uit de kist mochten, alvorens was geconstateerd, dat onze komst Perzië niet zou overleveren aan pest, typhus, cholera en andere onaangename epidemieën.

De slampampers van Jask, die elk voor zich de duidelijke kenmerken droegen, reeds geruimen tijd te lijden aan nog minder frissche ziekten, verheugden zich zeer in deze zorg voor hun gezondheid en zij prezen luide het gezag van den soldaat.

Toen naderde een gedistingeerd slank man in een goed uniform, hij sprak met den soldaat en hij sprak met den agent, en onmiddellijk renden vijf slampampers door de woestijn, terug keerende, met vijf stoelen, en de agent zei, dat ons vergund werd, de „Havik" te verlaten en op de stoelen te gaan zitten, mits wij onze brandende begeerte, hem en de zijnen de hand te drukken, konden beheerschen tot tijd en wijle de dokter had geconstateerd, dat deze handdrukken konden gewisseld worden zonder gevaar, geheel Perzië aan den dood prijs te geven.

En toen we gezeten waren, naderde snellijk een heer in overhemd, met de Perzische pet en een bril op.

Rangoon. Swe Dagon Pagode.
Foto K.L.M.

Deze heer verkeerde in hevige opwinding en was de dokter.

Hij verzocht ons in vloeiend Fransch, te doen al hetgeen we wilden en gaf ons als goed aanmoedigend voorbeeld elk een hand.

Toen sprak hij tot den soldaat vele onvriendelijke, harde woorden, die deze al salueerend beantwoordde, salueerend tot de officier met een rustig gebaar zijn arm omlaag drukte.

En terwijl wij allen hartelijk de hand drukten, ontstond voor een huis verderop in de woestijn een heftig rumoer. De dokter was den wireless operator te lijf gegaan. Aan dezen had hij 's ochtends onzen gezondheidspas overhandigd, teneinde ons te vergunnen, te debarkeeren. En de marconist had de opdracht vergeten en was naar bed gegaan.

De soldaat snelde toe en plaatste het dikke geweer voor den dokter, die voor dit argument zwichtte.

't Was geen wonder, dat Jask zenuwachtig was.

Immers, 't was nog geen week geleden, dat een wilde woestijnstam, groot een paar honderd Bedouïnen, op vurige paarden en gewapend met lange geweren, de stad had overvallen, het garnizoen, groot 25 man, had gevangen genomen, vier man had gedood en veel buit had gemaakt. Perzië zond 250 man troepen en Engeland stuurde een oorlogsschip.

En nu was Jask weer rustig.

Met den agent van de „Eastern", die onze gastheer was, zwommen we in de Perzische Golf, dineerden we in zijn ruime geriefelijke woning en 's nachts te half vier stonden we alweer op het vliegveld.

't Was pikdonker. De maansikkel verdween telkens achter jagende wolken. Er stond een sterke wind.

Op het vliegveld eenige lampen.

Scholte en Van Veenendaal gingen in de cockpit. Het electrisch licht in de kist werd uitgedraaid.

De motoren draaiden met donderend geweld.

Dunk en Pestman sprongen naar binnen, het trapje in, de deur dicht.

„Alles klaar?"

„Ja".

En daar gaan we.

We snellen over het vliegveld, dat woestijn is, door de woestijn, die vliegveld is.

De lampen schieten langs.

Los en de lucht in.

Ik zie in het stikkedonker de groote blauwe vlammen achter de beide motoren links en rechts uitslaan; ik zie de vonken langs vliegen.

En telkens opnieuw bewonder ik niet slechts de kunde, maar ook den moed van onze vliegeniers.

In acht vlieguren maakten we de 1600 kilometer tusschen Jask en Jodhpur, waar we logeerden in het uitnemende Jodhpur State Hotel.

Ruime, muskietenvrije kamers, kleedkamer, badkamer. Goede bediening, goede tafel. Een mooie tuin met pauwen en duiven.

Waarlijk het beste van alle hotels, waarin ik ooit in Britsch-Indië logeerde.

En vanochtend vlogen we alweer te half vijf weg en straks, na 5 uur vliegen, moeten we te Allahabad landen.

De Fransche machine was iets voor ons uit

Jodhpur vertrokken, maar we kwamen lang vóór haar in Allahabad.

Waartoe die concurrentie tusschen de Nederlandsche, Fransche en Engelsche luchtlijnen, die nagenoeg hetzelfde traject bevliegen?

De Fransche Air Orient vliegt Marseille—Beyrouth per vliegboot, Beyrouth—Bagdad—Karachi—Jodhpur—Calcutta—Rangoon—Bangkok—Saigon.

De Engelsche Imperial Airways vliegt Londen—Parijs, van Parijs naar Brindisi neemt de passagier den trein, van Brindisi tot Galilea vliegt de vliegboot, van Galilea tot Karachi het *Hercules*-landvliegtuig.

De K.L.M. heeft dus de langste, geriefelijkste en vlugste route.

Waarom geen samenwerking tusschen die drie lijnen?

Als the Imperial Airways de route Parijs—Brindisi niet vliegen wil, waarom laat zij haar passagiers niet tot Athene per K.L.M. gaan, en vanaf Karachi naar de andere plaatsen in Engelsch Indië per K.L.M.?

Nu bestaat de allerzotste en voor handel en publiek allernadeeligste bepaling, dat de K.L.M. geen post mag meenemen voor tusschenstations in Engelsch Indië en evenmin passagiers.

Wij hadden mail van Boeda-Pest voor Rangoon; die mail moest er in Karachi uit, gaat door per trein in twee, drie dagen naar Calcutta en vandaar in twee etmalen per boot naar Rangoon en als de Engelschman van Rangoon naar Karachi wil vliegen, moet hij een ticket nemen naar Jask in Perzië.

Aan deze tegenwerking van onzen luchtmaildienst moet nu eens een einde komen.

En waarom werken K.L.M. en Air Orient niet samen, door te vliegen met twee dagen tusschenverschil, in plaats van zooals nu op den zelfden dag? In het eerste geval konden alle tusschenliggende plaatsen twee maal per week mail hebben.

De vlucht naar Calcutta verliep vlot, bij mooi weer, een beetje schudden, omdat de Westmoesson nog doorstaat. We waren tegen 3 uur thuis in de woning van captain Allen, die op een uur rijden van Calcutta, dicht bij het vliegveld staat, en waarin de K.L.M.-reizigers steeds gastvrijheid genieten.

Van Calcutta naar Rangoon is 1100 kilometer, die we vlogen met een tusschenlanding te Akyab, in 6 uur.

't Is Westmoesson en het weer was tusschen Rangoon en Bangkok te slecht om door te vliegen.

Dus bleven we te Rangoon en waren Koninginnedag samen met de Hollandsche kolonie.

De Nederlanders in Rangoon zitten in zorgen. Waren de invoerrechten van Engelsche goederen vroeger 21 % en die van andere 32 %, nu zijn de invoerrechten op vreemde goederen verhoogd tot 50 %.

Deze maatregel is bedoeld tegen Japan, dat zich daarvan niets aantrekt, en de maatregel treft ook den bloeienden Nederlandschen handel met een doodsteek.

En nu vraagt de Hollandsche kolonie, of de Nederlandsche regeering daartegen nu niets kan doen.

Ja, één sprak me van de mogelijkheid van represaille-maatregelen in Indië.

Zoo verbitterd is de stemming.

's Ochtends te 6 uur vertrokken we.

't Regende en we hadden op 3000 meter een zware bui, maar dicht bij Bangkok werd het beter en zoo deden we de 600 km Rangoon—Bangkok toch nog in 3½ uur.

Van Bangkok tot Alor Star is 1000 kilometer, die we met prachtig weer vlogen in 5 uur, toen nog twee uur over 370 kilometer tot Medan. We waren dus 10½ uur in de lucht.

In Medan overnachtten we in het zeer goede hotel De Boer en tegen 6 uur vertrokken we voor het laatste traject.

En thans vliegen we boven Straat Soenda en naderen dus Batavia.

Ik heb negen dagen gevlogen en in 75 vlieguren 14.000 kilometer afgelegd.

Ik heb gevlogen over Nederland, Duitschland, Tsjecho-Slowakije, Hongarije, Roemenië, Joego-Slavië, Griekenland, de Middellandsche Zee, Egypte, Syrië, Palestina, Trans-Jordanië, Iraq, Perzië, Britsch-Indië, Siam, Malakka en Sumatra.

Ik heb gevlogen over oceanen, gebergten, oerwouden, woestijnen.

Ik heb in alleraangenaamst gezelschap een pleizierreis gemaakt van Amsterdam naar Batavia.

Ik meen, dat deze verhalen, onder den jongen indruk op reis geschreven, het beste de ervaringen van een Indië-luchtvaarder weergeven.

Van mijn vijfde vlucht in 1934, die slechts zeven dagen duurde, vertelde ik weer andere ervaringen.

Vanochtend te vijf uur werden te *Singapore* de over heel Europa en Azië bekende blauwe K.L.M. koffertjes met de wekelijksche regelmaat achter op den auto geladen en wij reden naar het vlieg-

veld, dat van de Imperial Air Force is en streng bewaakt wordt. Het vliegveld en de vliegboothaven is één en er over vliegende, zagen we, hoe hard aan deze basis, dit steunpunt van het Britsche wereldrijk wordt gewerkt.

't Was een prachtige zonsopgang, toen we tegen zes uur van Singapore wegvlogen voor den tocht van 1700 km.

Telkens weer opnieuw pakt me de sensatie van dat los worden van de aarde en het opstijgen in het stralende jonge licht, de onmetelijke ruimte tegen.

Dan voel ik me vrij.

De eerste piloot is Blaak, één der „ouden", dien Viruly in zijn mooie boek noemt als „wij die naar Indië vlogen".

Naast hem zit Bax, een frissche jonge kerel.

Siemer is druk aan het seinen en ontvangen en Van Huut, de mecano, een stevige jonge man, die gisterenmiddag tot donker met de motoren bezig was, heeft nu even rust, tot hij over een uur weer als hofmeester zijn voortreffelijke sandwiches en uitstekende thee gaat ronddienen.

En wij zijn weer met ons kleine clubje van zes alleen, vliegend door de oneindigheid, de lucht is blauw, de zon is stralend van gouden gloed.

't Is heerlijk, te leven!

We vliegen over de uitgestrekte rubberaanplantingen van de Malay States, we vliegen over de groote hoofdstad Kuala Lumpur, groote stukken volgen we de spoorlijn. In 1928 maakte ik de reis van Bangkok naar Singapore in 60 uur per trein. Nu zullen we negen uur over den afstand doen.

Daar ligt het mooie krachtige Penang en we

zien het treintje van de tandradbaan tegen den Piek opkruipen.

We vliegen met een gemiddelde van 170 kilometer per uur en na 4 uur vliegen dalen we bij Alor Star.

Daar komt een passagier voor Holland er bij.

Reeds bij de tweede halte valt het me op, hoe de K.L.M. voor verbetering van de logeergelegenheden zorgt.

In Alor Star is een zeer ruime uitstekende pasanggrahan gebouwd, waar een Chineesche kok een smakelijk tweede ontbijt heeft klaar gemaakt.

Na een half uur gaan we de lucht weer in.

We vliegen nu over het vlakke Siam, veelal over zee.

Het toestel ligt volkomen rustig.

Op een hoogte van 2000 meter zweven we in een zuivere, koele lucht.

Tegen den horizont staan bergenrijen.

Over groote witte wollige wolkenmassa's gaan we en dan breekt plotseling het uitzicht weer door op de effen blauwe zee.

Nu en dan een klein zeil, een visschersboot die zich ver van de kust waagde.

De mecano tikt me op den schouder. „Daar ligt Kohlak, waar u anderhalf jaar geleden overnacht hebt. U kwam daar immers één reis na Parmentier. Siemer en ik hebben het ongeluk met de „Snip" meegemaakt."

Dat wordt je dan zoo onderweg even heel kalm verteld, alsof de dappere kerels daar niet in levensgevaar hebben verkeerd.

Die kalmte van onze Nederlandsche K.L.M.-bemanning is bewonderenswaard.

De ernstige gebeurtenissen vertellen ze alsof het geen heldendaden gold.

Zoo Geyssendorffer gisteravond in Singapore. We zaten samen in den mooien stillen tuin, de bemanning van „Kwartel" en „Pelikaan" met den heer Hardeman en mij.

Toen begon Geyssendorffer het een en ander te vertellen van de eerste passagiersvlucht van hem en Scholte en Weber met Van Lear Black, die ongelooflijk kranige vlucht langs de onbekende luchtroute met een éénmotorig toestel in zestien dagen met een motor die telkens weigerde, die na Rangoon de vliegeniers noodzaakte rechtsomkeert te maken en te trachten, af te glijden met stopgezetten motor, naar een plekje, dat er een beetje als landingsterrein uitzag. En toen die vreugde, toen plotseling de motor het weer deed en toch Bangkok nog werd gehaald. Dat vertelt hij zoo kalm, zoo rustig, zooals wij praten over een ritje naar den Prahoekrater.

Hoe meer piloten van de K.L.M. ik leer kennen, hoe grooter mijn bewondering voor hun praestaties wordt.

Van Alor Star tot Don Muang, het vliegveld bij Bangkok, is ongeveer 900 kilometer, die we in ruim vijf uur deden.

Ook in Siam verbetering, aangebracht door de K.L.M.

Immers, we overnachten niet, als vroeger, in de officiersmess op het vliegveld, neen, een eigen wagon, door een motor gedreven, brengt ons in een half uur in Bangkok, waar we logeeren in het tamelijk goede Orientalhotel.

Het was half zes, voor we in het hotel waren.

Ik ken Bangkok, ik ken zijn kostbare paleizen,

ik ken zijn schitterende tempels, ik ken zijn hopelooze armoede en vervuiling van de inheemsche wijken.

Bovendien moeten we morgen weer te vier uur op en ik heb dus geen moed, de stad in te gaan.

De vliegreis Indië—Nederland is niet vermoeiend, maar het is toch geraden, 's avonds gelijk met de bemanning naar de kamer te gaan.

Gisterenavond zaten we in den hoteltuin aan den oever van de Mekong te digereeren.

Nu en dan voer een groot vrachtschip stil langs en even later ratelde de ankerketting.

Groote prauwen werden voortbewogen door twee mannen met lange roeiriemen voorop en één achterop. Kleine bootjes voeren geruischloos langs, als gondels in de kanalen van Venetië voortgeroeid.

Tegen een heldere sterrenlucht staken de pagoden af, de hooge majestueuze Boeddhatempels.

't Was een stille mooie avond.

We praatten over wat de huidige Siameesche regeering toch voor het volk doet. Er worden nu wegen aangelegd, maar terecht wordt beseft dat het doodarme land een wegaanleg op groote schaal niet kan financieren, en daarom worden wegen getrokken uit het binnenland rechtstandig op de paar bestaande spoorlijnen. Ook worden alom vliegvelden aangelegd. De Siameezen reizen het binnenland in per ossenkar of per prauw. Maar nu neemt het vliegverkeer sterk toe. Kleine vliegtuigen, Gipsy Moth's, vervoeren één passagier en post en de piloten zijn allen militaire vliegers.

Dat is goedkoop en practisch tevens.

Na de laatste onlusten is echter een breede

weg in aanleg van het militaire vliegveld Don Muang, waar ook een groot garnizoen ligt, naar Bangkok.

Maar toen de civiele luchtvaart landingsterreinen in en vlak bij Bangkok zocht, heeft de minister van Oorlog elk terrein dat daarvoor in aanmerking zou kunnen komen met greppels laten doorsnijden.

Vanochtend reden we om vijf uur met den trein naar het vliegveld en te zes uur stegen we op. We vlogen in een stralenden ochtend op en gingen op 3000 meter in een prachtige temperatuur over het gebergte dat Siam van Burma scheidt.

Aan den anderen kant van het gebergte was het reeds Westmoesson. We vlogen boven de buien, over het dichte wolkendak, en later in vrij rumoerig weer met wind tegen op 300 meter boven de Golf van Martaban in $3\frac{3}{4}$ uur naar Rangoon.

In Rangoon stond een uitstekende lunch klaar. De K.L.M. vervolmaakt de route!

Na een half uur stegen we weer op en nu ging het over vlak sawahland en straks weer over zee met weinig afwisseling $6\frac{1}{2}$ uur naar Calcutta.

We waren tien uur in de lucht geweest, lezende, slapende, uitkijkende.

Wie moe is, komt op een vliegreis van Bandoeng naar Amsterdam tot rust.

Toen we uitgestapt waren, zagen we een kleine zeer tengere dame in shorts de piloten begroeten.

We vroegen ons af, of ze twintig of veertig was en waarom ze in shorts op het vliegveld liep.

Toen kwam een Engelschman op me af en vroeg me, of ik met hem mee wilde naar de vliegclub, zijn vrouw zou ons dan eens laten zien,

hoe een Engelsche dame een sportvliegtuig bestuurt.

De heer De Ruyter, die in Alor Star in de „Kwartel" was gekomen, en ik vergezelden onzen gastheer, die met de dame in shorts in een two-seater, door haar bestuurd, voor ons uitreed naar het clubgebouw.

En toen onder een glas bier vertelde onze gastheer, president van de Calcuttavliegclub, die 500 leden telt, dat zijn vrouw in December haar eerste les had gehad, en in April haar vliegbrevet had gehaald en nu gaat ze dagelijks met een Moth de lucht in.

Mrs. D. Godfrey Lewis bleek toen een groot bewonderaarster van de K.L.M.

Ze kent de voornaamste piloten en reist met Geyssendorffer in de „Pelikaan" naar Amsterdam. Ze gaat haar zoons bezoeken die in Londen school gaan. En nu terloops vertelde haar echtgenoot, dat de dappere vliegenierster in shorts vijftig jaar is.

Wilt u haar eens zien vliegen?

Mrs. Godfrey Lewis was onmiddellijk bereid en daar ging de dappere kleine tengere lady alleen in haar miniatuurtoestel de lucht in.

Al hooger cirkelde ze en na een paar mooie evoluties landde ze schitterend.

Toen bood ze een passagiersvlucht aan en vloog over Calcutta. Die tien minuten konden nog wel bij de 10 uur, die we gehad hadden.

Ik had niets dan bewondering voor deze kranige vrouw, het eenige vrouwelijke lid van de Calcuttavliegclub die alleen de lucht in gaat.

Vertel dat eens in Indië, zeide met recht haar trotsche echtgenoot tot mij.

En dit schrijf ik daarom in het goede Great Eastern Hotel, dat in zijn afgekoelde eetzaal de eenige houdbare plaats in Calcutta bezit.

De vierde dag zit er op.

Het is het end, maar niet van een perfect day want deze vierde dag was niet best.

De volgende vier zal moeten blijken, of prof. Hesseling, de directeur der Philipsfabrieken, die vanochtend de vierde passagier werd, de „Jonas" is.

We hebben tien uur gevlogen, tien uur tegenwind gehad, tien uur in een afschuwelijke hitte getranspireerd, gedommeld, gelezen, geluierd, tien uur zijn we op een allernaarste manier door elkaar geschud en we hebben smakken gemaakt van een paar meter.

't Is zeer normaal en natuurlijk, want het is in Britsch Indië Westmoesson.

De lucht was heiïg en er was weinig zicht naar omlaag.

In Allahabad hadden we de gewone tusschenlanding en daar de K.L.M. den tocht steeds volmaakter inricht, kregen we daar een uitstekende lunch op het vliegveld en havermout en gebakken visch en ham en eieren.

Onderweg speelt de mecano Van Huut voortreffelijk voor hofmeester en hij verkwikte ons met vruchten en koele dranken.

Het spreekt vanzelf, dat we de kleine nadeelen, verbonden aan het enorm groote voordeel der prachtige vlugge verbinding tusschen Indië en Nederland, op den koop toe nemen. Dus waren we van ochtend zonder mopperen te vier uur op, en te half zes vlogen we goed uitgerust weg. Wat

de piloten kunnen, wat de marconist kan, die den ganschen dag met de telefoon op het hoofd zit te werken, wat de mecano kan, die nog in de gloeiende hitte druk bezig is, als wij al in het koele bad liggen, dat kunnen wij luie passagiers toch ook. En er mag wel eens een 'n beetje vermoeiende dag tusschen komen ook.

Wat er ook geschiedt, altijd is er dat volkomen gevoel van volmaakte veiligheid en die prachtige regelmaat en die uitnemende verzorging, zoo aan boord als in de hotels.

Dit hotel is één der beste van de route en de stichting is één der lofwaardigste daden der regeering van den maharadja van Jodhpur.

We vlogen een kwartier geleden nog boven zijn rijk en ik verbaasde me er over hoe deze vorst uit dit volkomen verlaten woeste grijze land, met hier en daar leemen hutten, half naakte inboorlingen en karbouwen, honderd automobielen heeft kunnen betalen, waarvan dertig Rolls Royce's.

Ik heb anderhalf jaar geleden mijn hart gelucht over de tegenstellingen tusschen de schrijnende jammerlijke armoede der bevolking die in de stad in krotten op elkaar hokt en het prachtige fort op een steilen heuvel en het weelderige paleis daarnaast in den feërieken tuin.

Ik heb daaraan niets toe te voegen, dan dat de maharadja bezig is er nog een paleis bij te bouwen.

Indien ik Jodhpoerees was en geen familie van den maharadja, dan begon ik vanavond nog spinles te nemen en ik ging morgen vroeg met Gandhi zout rapen.

Laat ik niet somber eindigen. Laat ik het zwembad van den maharadja loven, waar de heeren

Hardeman, prof. Hesseling, Bax en ik genoten.
Toen een rit door de bekende stad. Vroeg eten en vroeg te bed.

Jask is hetzelfde, zooals het de eeuwen door hetzelfde is geweest en zal blijven. Jask is hetzelfde hopeloos armzalige, gloeiend heete, van alle goede menschen op twee na verlaten oord, waar twee maal per week een Hollandsch vliegtuig landt.

De zwarte menschen bleven dezelfde en de bruine bleven dezelfde. Ik trof denzelfden Perzischen dokter met denzelfden overdreven dienstijver, waarvan ik u op een vorige reis verhaalde. Men vertelde mij er een staaltje bij. In Karachi waren pokken. Dit ontstellende bericht meldde de agent te Karachi op den gezondheidspas, waarmee de Fokker te Jask landde. De Perzische geneesheer schrok zeer hevig en weigerde, de bemanning in het van alle plagen en ziekten overloopende Jask toe te laten. Maar de post wilde hij direct hebben. En nu moest de tweede piloot de brieven voor Perzië in de woestijn leggen, onder een steen tegen het wegwaaien. Vervolgens keerde de piloot naar de kist terug. Toen kwam de dokter. Hij tilde den steen op en begroef deze als besmet, maar de brieven nam hij mee. Daar is ook nog de grappige soldaat met zijn schunnig uniform en het in zijn handen gevaarlijk geweer.

Maar onze vroegere Engelsche gastvrouw en gastheer zijn er niet meer. De Engelschen hebben onaangenaamheden met de Perzische autoriteiten gehad en nu vliegt de Imperial Airways tot Arabië en de drie Engelschen verdwenen uit Jask. Wat jammer is. Het gastvrij huis met de aangename herinneringen staat leeg. Toen moest de

K.L.M. voor eigen logies zorgen, ze deed dat met de zorg voor de passagiers die haar langs de gansche route kenmerkt. Allereerst kocht zij het vroeger reeds verlaten gebouw van de Imperial Airways aan het strand, verbouwde het, verbeterde het en richtte het in voor resthouse, voor pasanggrahan. Intusschen verscheen in Hollandsche kranten een advertentie, waarin gevraagd werd een echtpaar, bereid en geschikt om in een oord aan het andere einde der wereld gastheer te gaan spelen. Een gerant uit Noordwijk, die aan de Rivièra en in Londen had gewerkt, die hooger op wilde en bovendien wenschte te trouwen met een meisje dat ook in het hotelvak was, solliciteerde.

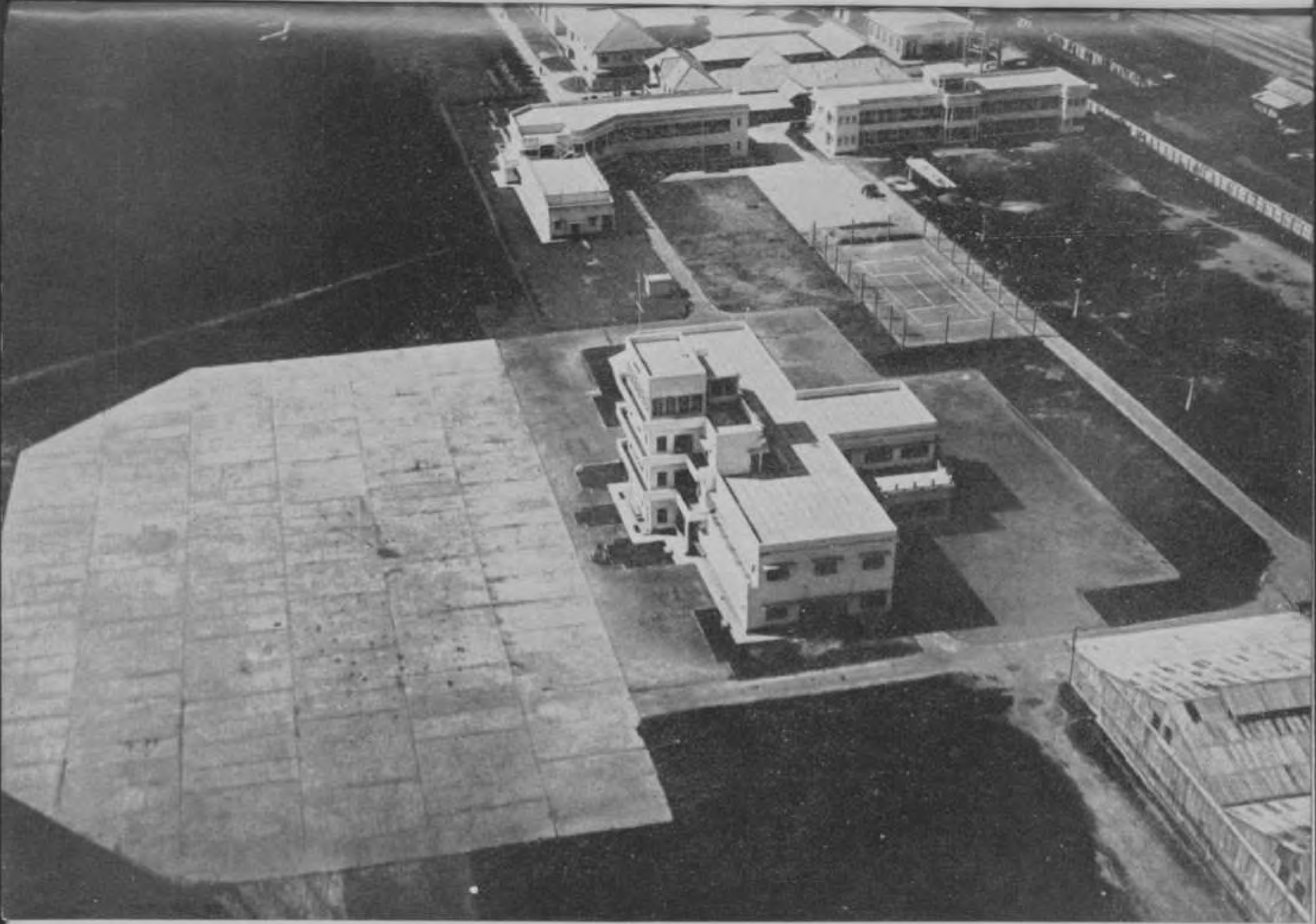
De K.L.M. besprak alles met hem, verheelde niets van de wachtende ellende en zei dat ze hem alleen aannam met een proeftijd van een paar weken. De sollicitant, zeker van zijn zaak, huwde en het jonge echtpaar vertrok per Fokker naar Jask en toen een andere Fokker hen na den proeftijd kwam halen, waren ze feller dan ooit op het baantje en weigerden mee terug te gaan.

Dat is anderhalf jaar geleden en ze zitten er nog, vroolijk, behulpzaam en gezond en bakken voortreffelijke Hollandsche pannekoeken en beheeren het hotelletje op uitnemende Hollandsche manier. Dat is moed! De Perzische autoriteiten maken het hun evenmin gemakkelijk als hun Engelsche voorgangers.

De wegen dier autoriteiten liggen in het duister.

Ik kan me indenken dat een land wenscht dat de vreemdelingen aan de producten des lands de voorkeur geven. Maar dan moeten dergelijke producten toch ook verkrijgbaar zijn. En dergelijke

Bangkok. Luchthaven.
Foto K.L.M.



protectionistische politiek verklaart niet waarom deze Nederlanders geen radiotoestel mogen hebben of waarom zij voor een portret van de Nederlandsche koninklijke familie *f* 24.— invoerrecht hebben moeten betalen. Ik meen dat de Nederlandsche regeering deze kwesties al door haar vertegenwoordiging in Teheran laat opnemen. Vooralsnog maakt de Perzische regeering het den vreemdelingen niet gemakkelijk.

We hadden vandaag een kalmen goeden tocht en professor Hesselink is de Jonas niet, integendeel, hij is een opgewekt, prettig reisgenoot.

We vlogen met sterken tegenwind in 4 uur van Jodhpur — na een gloeiend heeten nacht, waarin fan, ijswater en tenslotte eau de cologne uitkomst brachten — naar Karachi en vandaar in 6 uur naar Jask. We hebben weer 1600 kilometer er op zitten voor vandaag.

Blaak zit achter het stuur. In den anderen stuurstoel zit Van Huut, Bremer heeft vrijaf, omdat boven Perzië niet wordt uitgezonden of ontvangen. Europeanen mogen niets in of boven Perzië. Bax ligt te slapen. De heer Hardeman leest zijn rapporten nog eens door die hij aanstaanden Donderdag met Colijn zal bespreken. Prof. Hesselink droomt dat heel Perzië met Philipslampen zal worden verlicht. De heer De Ruyter geniet den vijfden dag van zijn verlof slapende.

't Was weer heel vroeg vanochtend! Te half vier ontbijt en te half vijf vertrek. Maar mevrouw Ottens had alles volmaakt in orde. Die dappere Hollandsche vrouwen!

Twee jaar geleden was ze bij haar ouders in Loenen en nu helpt ze haar man de bungalow

Palembang. Olieraffinaderij Pladjoe van de B.P.M.
Foto K.L.M.

van de K.L.M. in Jask in Perzië beheeren, nu bouwt ze mee aan die schitterende langste luchtlijn van de wereld, nu werkt ze mee aan Holland's roem.

Ge kunt dat niet overschatten.

Jask is een vuil dorp met drie honderd inwoners, Perzen en afstammelingen van negerslaven, die zelfs nu nog van uit Arabië, dat ge van hieruit zien kunt, worden ingevoerd!

Jask heeft een Perzischen dokter, en een douane-beambte en een politiebeambte die een beetje Engelsch praten, maar de rest der bevolking is analphabeet. Alleen Ali, de oude bediende, dien het Hollandsche echtpaar overnam van het Engelsche dat afreisde, spreekt en verstaat ook Engelsch op zijn manier. Vuile grauwe krotten, waarin de dorpelingen huizen met hun ezeltjes.

En dan staat daar aan het strand een frissche bungalow. Ge wordt in een auto in vijf minuten door den agent der K.L.M., een Pers, gebracht van het vliegveld in de woestijn naar deze Hollandsche woning. Daar verwelkomde ons in een Hollandsch gezellige huiskamer — er stond zelfs een tulp in een vaasje — een blond blank Hollandsch vrouwtje. Alles was gereed. De thee stond klaar, zelf gebakken krentenbrood. De slaapkamers keurig in orde.

De eenige Europeesche vrouw in dit verlaten oord aan de kust van de Perzische Golf.

Het was afschuwelijk heet. Maar ze klaagde niet. Ze ging frisch en jong kalm haar gang alsof ze een hotelletje in Noordwijk beheerde.

Haar man, een energieke jonge kerel, was

overal tegelijk, deed alles, beheerde alles, regelde alles en de Perzische bedienden voor wie hij zich al verstaanbaar maken kon, vlogen voor hen.

Maar met welke moeilijkheden hebben deze dappere „empire builders" dagelijks te worstelen!

In Jask is niets, alles moet van buiten af komen en ik zal het hun niet nog moeilijker maken door over te vertellen, wat de plaatselijke „autoriteiten" hen voor bezwaren in den weg leggen.

Alleen dit. Laat Den Haag er eens aan denken dat daar ver weg, eenzaam en verlaten een dapper jong Hollandsch echtpaar vecht voor den Nederlandschen naam. Dit is niet overdreven.

Jask is ook wel grappig. Er zijn sinds kort drie fietsen. Behalve de twee auto's van de K.L.M. is er geen verkeer dan te voet, zelden, en per ezel ook zelden. Maar deze fietsers hebben zeer veel proeven van bekwaamheid moeten afleggen voor zij een rijbewijs hadden.

Jask heeft ook zijn vijanden.

Drie kilometer ver is het gebergte. In de holen woont een wilde rooversstam, de Baloedsji, en de namen der hoofdmannen Moer en nog iemand doen heel Jask sidderen.

Twee dagen geleden begonnen de jonge bedienden van de bungalow plotseling te bidden. Ali is zeer vroom, maar de jongelui lichten er het handje mee. Dus vertrouwde de heer Ottens die vroomheid niet. Hij onderzocht en vernam, dat de Baloedsji een brief hadden gestuurd aan het hoofd der Politie te Jask dat ze overmorgen nacht kwamen rooven. Nu moet je wel heelemaal niets hebben, voor je in Jask komt rooven. Maar in alle geval ze beloofden het. Er was nog net precies tijd om een bode te zenden naar het dichtst-

bijgelegen garnizoen om hulp te gaan vragen.

Deze bode keerde terug met honderd zwaar gewapenden op kameelen. De overste der kameelruiters besloot, den aanval niet af te wachten, maar tot het offensief over te gaan.

Dus trokken honderd kameelruiters het gebergte in. Als de Baloedsji's deze kameelencavalerie uit de verte hadden zien naderen, waren ze voorzeker gevlucht en het gevecht zou niet zijn doorgegaan. Vandaar dat de ruiters hun kameelen achter lieten, — de halzen aan de rechter voorpooten met een lijn vastgebonden, — en te voet het gebergte in gingen.

Maar van de roovers geen spoor. Alle holen en spelonken waren leeg. De officier achtte deze zegepraal afdoende en ging met zijn legermacht terug naar de plaats waar zij de kameelen gehalsterd hadden. Doch de kameelen waren onderwijl door de Baloedsji's meegenomen. Zoo kwam gisteren de legermacht als infanterie in Jask terug en ze waren er nog toen wij 's avonds na een uitnemend diner aan het strand over de wijde zee zaten te staren.

De kist „ligt" prachtig en we maken vandaag een mooie vlucht.

Wij hebben den eersten dag afgelegd 1038 kilometer van Bandoeng tot Singapore en waren ongeveer 6½ uur in de lucht. Den tweeden dag vlogen we Singapore—Bangkok, 1557 kilometer, in ongeveer 8½ uur. Den derden dag Bangkok—Calcutta, 1658 kilometer, in 10½ uur. Den vierden dag Calcutta—Jodhpur, 1622 kilometer, ook ruim 10 uur. Den vijfden dag Jodhpur—Jask, 1568 kilometer, ongeveer 10 uur. En vandaag Jask—

Rutbah Wells, 1970 kilometer, waarvan we nu ik dit schrijf er 1000 gehad hebben in 6 uur.

We hebben ons allen aangepast aan het leven aan boord, en liggen in shorts, in minimaal kleedij op de lange stoelen. De heer Hardeman, die, natuurlijk voor het afscheid gekleed, in colbert en vest in de kist kwam, verscheen in Singapore in shorts en had als laatste concessie nog een das om. In Bangkok bleef de das weg. In Calcutta ging de shirt los en in Jodhpur bleven de sportkousen ook uit. We hadden temperaturen van 130°!

Anderhalf jaar geleden maakte ik de reis met een Oostenrijker die van de Olympische Spelen terug kwam. Alle sportiviteit ten spijt had hij geen luchtuitrusting bij zich. Hij hield het tot Caïro vol met lange broeken en boorden, maar toen we boven Palestina zweefden, schreef hij mij een vriendelijk Duitsch briefje met de vraag, of hij in Caïro niet net als ik in zijn hemd en zijn Unterhosen landen kon. Natuurlijk gunde ik hem deze frissche vreugde gaarne, hetgeen ik hem schriftelijk meldde. Het gevolg van mijn briefje was, dat hij zich onmiddellijk begon uit te kleeden. We landden, de deur ging open, het laddertje uit en mijn Oostenrijksche vriend sprong blij als een jonge held in hemd en onderbroek op het vliegveld! Tot de Egyptische politie hem weer de kist injoeg om zich anständig te gaan kleeden.

Ik maakte eens de reis met een Duitscher met een kunstoog, die met dat oog de meest verrassende toeren verrichtte voor de echte oogen der verbaasde inboorlingen van de achttien landen die we overvlogen. Hij had altijd een kunstoog in zijn hoofd en een reserve-kunstoog in zijn zak.

Hij woonde in Sjanghai, alwaar hij een Chineeschen bediende had, die evenveel van zijn whisky hield als hij zelf.

Telkens als hij even weg was, verlaagde het niveau in de flesch.

Toen heeft hij zijn reserve-kunstoog naast de flesch gelegd, als hij uitging en tot drie maal verminderde de voorraad niet. Maar toen hij den vierden keer thuis kwam, was de flesch leeg en lag er een zakdoek over het kunstoog.

De Syrische woestijn is geen witte zandvlakte, de Syrische woestijn is een grauwe, grijze wildernis van zand en steenen, vlak over ontzaglijke afstanden, dan oneffen en heuvelachtig in verre verten; deze woestijn is grauw en grijs met witte en zwarte plekken en vakken en groeven en strepen. We overvlogen de Syrische woestijn van Bagdad tot Rutbah Wells, 380 kilometer, met fellen tegenwind in drie uur.

Wij vlogen in de koele felle helle blauwe lucht op 3500 meter hoogte. Daar was niets dan dat hemelblauw boven en om ons en diep omlaag de grauwe woestijn. Daar was geen leven merkbaar, mensch noch dier zichtbaar. Van Bagdad naar deze oase, naar dit eenzame fort, was een vlucht van verheven schoonheid.

En nu zitten we hier acht Hollanders, uit de blauwe koele luchten neergedaald in deze rumoerige karavanserai vol drukke Franschen, stugge Engelschen, bewegelijke Irakeezen of Irakkers, Armeniërs, Joden, Arabieren en die inwoners zijn van Mesopotamië.

Want de Nairn is juist binnen. De Nairn, dat is the biggest motorbus of the world. Een enorme reiswagen, die de woestijnreis maakt van Damas-

kus in Syrië naar Bagdad in Irak en 24 uur haast zonder ophouden doorrijdt. De chauffeurs wisselen elkaar af. Ze rijden op kompas. Al deze passagiers kwamen in Rutbah Wells, het anders zoo stille eenzame fort, dineeren. Ook kampeerde in de buurt een opnemingsbrigade van Irak en even verder een zwervende nomadenstam in zwarte tenten waarvoor de kameelen vastgebonden waren en waaromheen magere honden zwierven. Tegen acht uur vertrok de Nairn en we bleven achter met het kleine garnizoen. Toen daalde over de woestijn en het kleine eenzame fort de rust, die we na elf uur vliegen wel noodig hadden.

Het is telkens een nieuwe, haast aandoenlijke sensatie voor mij, te vliegen over het Heilige Land.

Vanochtend stegen we te half vijf op en in een stralenden frisschen ochtend vlogen we laag over de Syrische woestijn, waar nu en dan een langzame kameelen-karavaan achterhaald werd. En toen, na anderhalf uur vliegen, werd het land heuvelachtig. We naderden de heuvelenrij waar Nebo opsteekt, de berg, vanwaar Mozes het beloofde land aanschouwde. Het is een dorre, grauwe wildernis, maar het is het Heilige Land. Kleine dorpjes liggen verspreid in de dalen en over de kale ronde ruggen gaan herders in lange zwarte gewaden met hun groote willige wollige kudden.

De Doode Zee is een wreede, stille wateroppervlakte; in een paar minuten waren we er over. Maar hoe vermenigvuldigen zich hier de gedachten voor wie Bijbelkennis heeft. Daar is Jeruzalem reeds. Ik herken van vroegere reizen elke heilige plaats. Ik zie met eerbied de Grafkerk en ik weet daar de Via Dolorosa. Ik volg de stadsmuren en de zeven poorten. Daar is het

dal van Josafat. Daar is de Olijfberg, waar Jezus ten hemel voer, zoodat Zijne discipelen het zagen. Mijn gedachten zijn negentien eeuwen terug.

En vóór ik dit heb geschreven, trekken we reeds over Bethlehem, klein om te wezen onder de duizenden van Juda. 't Gaat te snel. Ik ben blij dat ik langduriger en dieper indrukken heb van een reis door Palestina. Want nu is het Heilige Land een indruk van twintig minuten en dat is haast heiligschennis. Daar dalen we reeds op het vliegveld van Gaza in het oude land der Filistijnen.

We mogen het Heilige Land niet rekenen bij kilometers en bij zooveel vlieguren.

Van Rutbah Wells naar Gaza is 575 kilometer, die we met sterken tegenwind in 3½ uur vlogen. In Gaza benzine vullen en toen 348 kilometer in twee uur naar Caïro. In Caïro op het vliegveld ontbijten en na een half uur weer opstijgen voor het laatste traject van vandaag. Onze eerste piloot Blaak doet Mezra Matroe aan. Het is prachtig weer. Dan vliegen we regelrecht 800 kilometer Mezra Matroe—Athene. Van de zes uur die de commandant denkt noodig te hebben, is anderhalf uur achter den rug. De hemel is heel lichtblauw, het water donkerblauw. En zoo vliegen we tusschen de oneindigheid van lucht en water in volkomen eenzaamheid.

De bemanning doet wat ze kan om het den passagiers aangenaam te maken.

We vlogen over de pyramiden en de Sfynx: uit de hooge hoogte ook maar nietigheden.

De landing in Caïro brengt mij het avontuur van een mecano en een marconist te binnen.

We logeerden in het hotel te Heliopolis. 't Is al

weer lang geleden. De mecano en de marconist hebben altijd samen een kamer en toen de negerknecht hen die kamer wees, liep in den gang een aardig kamermeisje, welker aardigheid den mecano en den marconist niet ontging. Ze kwamen in hun kamer en de mecano zette de kraan in de badkamer open en hij zei tot den marconist: „Ga jij nu even bij Simon Arzt sigaretten halen, hier heb je een paar piaster, dan neem ik onderwijl een bad". „Goed", zei de marconist die het best snapte. Twee maal bellen voor het kamermeisje, had hij gelezen. De marconist neemt het geld, gaat de deur uit en komt den neger tegen en spreekt: „als er twee maal gebeld wordt, moet jij naar binnen gaan". „Allright sir". De mecano legt een boordeknoopje op den grond, belt twee maal en wacht, en de neger komt binnen.

De mecano, even vlug van begrip als de marconist, vergeet alles, behalve dat de marconist hem te pakken heeft gehad en rent, nu het kamermeisje toch niet kwam, achter den marconist en zijn eigen piasters aan.

Hij achterhaalt beiden op weg naar den tabacconist. Een kwartier later komen ze terug met „Simon Arzt" en ze worden ontvangen door den eersten piloot en den hotel-manager.

Het overige deel van het hotel-personeel is bezig, hun kamer leeg te pompen, de gangen te dweilen en emmers water weg te halen. De gang stond blank en het water liep in watervallen van de trappen.

Dit is het ware verhaal van het kamermeisje en de openstaande badkamerkraan.

De kisten van de K.L.M. zijn vol van dergelijke avontuurlijke verhalen.

Het wordt tijd dat de K.L.M. haar personeel memoires laat schrijven.

Het is acht uur. We zijn zoo even in Athene aangekomen. We hebben ruim 2100 kilometer gevlogen. Door den sterken tegenwind hebben wij over dien afstand veertien uur gedaan. We zijn dus veertien uur in de lucht geweest. Wij alle vier passagiers kunnen er zeer goed tegen en toch zijn we moe, we zijn doof, we verlangen naar een bed, naar rust. Hieruit alleen reeds blijkt, dat de laatste drie afstanden te groot zijn, de laatste drie dagen zijn te lang. Zelfs voor de passagiers. Hoe moet de bemanning zich voelen?! Een snelle verbinding, prachtig, heerlijk, maar zoolang de K.L.M. geen toestellen heeft die meer dan een gemiddelde loopen van 170 kilometer, moet met het uithoudingsvermogen van bemanning en passagiers rekening worden gehouden.

De bemanning houdt zich, als altijd, ongelooflijk kranig. Geen enkele klacht, geen zucht.

Maar 's avonds zijn ze òp en dat kan niet anders.

Na deze 14 uur van vandaag volgen morgen weer 14 uur voor de laatste 2200 kilometer, dwars over Europa.

We zijn niet vóór tien uur in bed en moeten om drie uur op. Niemand zal met de boot gaan als de K.L.M. één dag langer over de route laat doen, tot de snellere toestellen in de lucht komen.

En nog iets. De agenten langs de lijn moeten opdracht hebben, te zorgen dat zoowel bemanning als passagiers *rustige* kamers krijgen. De paar uur, gedurende welke wij in bed kunnen liggen, moeten we ook gelegenheid hebben om te slapen. Maar dat is ook de eenige aanmerking. Want de reis

nadert de volmaaktheid. En voor de bemanning niet dan onbegrensde bewondering, dankbaarheid en lof.

Het is ongelooflijk, dat wij vanochtend over de oudste Joodsche en oudste Christelijke beschaving, over Jeruzalem, vlogen en over Bethlehem, dat we een paar uur later over de oudste Egyptische beschaving gingen, over pyramiden en Sfynx, en toen de oude wereldzee overstaken en vlogen over de oudste Grieksche beschaving, over Akropolis en Areopagus. Dit alles is overweldigend.

En morgen van Athene naar Amsterdam, waar ik mijn reisbrieven 's avonds post om ze overmorgen over een week in de krant te kunnen hebben.

In 1935 ruimde op de Nederland-Indië route de Fokker de lucht voor de Douglas.

Ik maakte de eerste half-wekelijksche reis per Douglas mee in de „Nachtegaal", die 12 Juni 1935 van Schiphol startte.

De eerste halfweeksche vlucht is geslaagd en mislukt: in zooverre geslaagd, dat zij de absolute mogelijkheid van een vlucht in vijf en een halven dag van Amsterdam naar Bandoeng heeft bewezen. We hebben gedurende de dagen dat we vlogen, steeds gevlogen volgens program.

Dit nawoord, dat een voorwoord is geworden, brengt hulde aan de K.L.M. voor deze prachtige daad, de instelling van de halfweeksche verbinding tusschen Nederland en Indië. Hulde aan de bemanning van de Douglas-vliegtuigen, die deze verbinding verwezenlijken.

Want met de „Nachtegaal" hebben wij in vijf en een halven dag, in 54 vlieguren de reis gemaakt, al waren wij acht en een halven dag onderweg.

Het geeft zoo groote zekerheid als één der K.L.M.-piloten, als een „millionair" als Frijns in de cockpit zit.

Want het heeft Frijns waarschijnlijk meer zelfoverwinning en moed gekost in Bagdad te blijven dan door te vliegen.

De goede roep van veiligheid en zekerheid en zorg voor passagiers en post, dien de K.L.M. heeft, is versterkt door zijn besluit.

De weg naar Indië heeft reeds tè veel droeve plaatsen.

De route naar Praag, waar de Leeuwerik neerzeeg.

Rutbah Wells, waar de Uiver stierf.

Bagdad, waar de Dornier ten val kwam.

Allahabad, waar de Postjager ten onder ging.

Bangkok, waar de Ooievaar sneefde.

Zoo wordt de Indië-route een geschiedenis van heldenmoed en van een sterven voor de eer van ons land.

Wij vertrokken Woensdag 12 Juni des morgens te zes uur met de Nachtegaal voor de eerste halfweeksche vlucht van Amsterdam naar Bandoeng, en wij zitten vandaag, Zondag 16 Juni, nog te Bagdad, waar wij Donderdagavond 13 Juni tegen zes uur zijn aangekomen.

De eerste vlucht is dus mislukt, zonder dat iemand daaraan schuld heeft. De mislukking is veroorzaakt door ziekte van den mecanicien Blok, die heeft gedaan wat hij kon om den tocht voort te zetten, maar hier in den nacht van Donderdag op Vrijdag zoo ernstig ziek werd, dat hij naar het hospitaal werd gedragen.

Wij vertrokken dus Woensdagochtend, uitgeleide gedaan door den heer Wurfbain, voor-

zitter en andere leden van den raad van beheer van de K.L.M., door den heer Plesman en een vrij groot publiek.

De heer Damme hield vlak voor wij instapten een hartelijke toespraak; een applaus, veel foto's, het trapje in, de deur dicht en we waren op weg.

De piloten Frijns en Van der Sijde in de cockpit, de mecanicien Blok op zijn plaats, de marconist Suttorp met de koptelefoon op, op zijn stoeltje achter Frijns, in de Douglas, óók in de cockpit.

Vier passagiers. Eerst dr. Van der Sleen, voor de zooveelste maal op studiereis, voor de derde maal naar Indië, ge kent zijn lezingen over Zuid-Amerika, over ons Indië, ge kent zijn reisverhalen over Digoel, ge kent zijn mooie boek over den Himalaya. Verder de heer Krayenhoff van de Shell, mr. Barkes, een Londensch correspondent van de Chicago-Tribune, op weg naar Abessynië, die na een telegram van zijn directie uit Chicago onmiddellijk naar Amsterdam vloog en anderhalven dag later te Caïro weer een telegram kreeg, waarom hij niet een beetje voortmaakte.

En als vierde ik, op mijn zesde Holland—Indië-vlucht.

Binnen twee uren waren wij in Leipzig, waar een goed ontbijt klaar stond en Frijns zich op het vliegveld voor de microfoon liet interviewen.

Na Leipzig werd het weer steeds slechter. Wij vlogen op vier duizend vijf honderd meter en bemerkten de wenschelijkheid van een zuurstofapparaat. De overgang naar die hoogte is wat snel en de meesten hebben onaangename ervaringen met hart en ademhaling boven vier duizend meter.

Een andere opmerking geldt de zitplaatsen. De

uitschuifbare stoelen van de Fokker verkies ik boven de stalen verstelbare in de Douglas.

Met stevigen wind vlogen we met een gemiddelde van drie honderd kilometer naar Boeda-Pest, waar een lunch gereed stond.

Wij vlogen weer boven vier duizend meter door helblauwe luchten, over de groene eilanden en blinkende binnenzeeën van Griekenland.

De Balkan — mij nu zoo bekend — was al zeer snel overvlogen en twaalf uur na de opstijging op Schiphol vlogen we over de Akropolis en landden wij op het militaire vliegveld te Athene.

De vlucht per Douglas is niet vermoeiender dan per Fokker. De Douglas ligt bij slecht weer minder goed en maakt dan wonderlijke capriolen. De ruimte in de machine is echter grooter dan in de Fokker.

Het uitzicht wordt belemmerd doordat de cabine boven de vleugels ligt en de helle schittering van die aluminium-vleugels is hinderlijk.

Niet vermoeid van de vlucht Amsterdam naar Athene, gingen dr. Van der Sleen en ik naar den Akropolis, waar we vanaf één der tempelruïnes een vorstelijken zonsondergang over Athene genoten.

Boven de groene heuvels kleurde de lucht in purperen strepen, tot de zon haar laatste schitterende stralen spelen liet over den Areopagus, den lagen heuvel, waar de Apostel Paulus tot de wijzen dier eeuw den eenvoud van Christus' leer predikte.

De zon daalde en de maan goot zilveren glanzen over de oude stad, over de grauwe tempelruïnen, over de nieuwe witte huizen.

Athene heeft een goed hotel, Grand Bretagne, dat echter het groote nadeel heeft, dat het in het

centrum ligt van een dag en nacht rumoerige stad, waar in revolutionnaire dagen niet meer kabaal kan gemaakt dan in normale tijden.

Dus sliep ik pas, toen tegen half vijf de eerste piloot Frijns, gekleed in keurig blauw uniform, voor mijn bed stond.

Ik begreep niet wat ik voor kwaad gedaan had, ik had opdracht, te half vijf op te staan en het was pas kwart over vier.

Maar Frijns kwam vertellen, dat de mecano Blok een heftigen aanval van niersteen had en dat wij onmogelijk konden vertrekken.

Ik ging naar de kamer van dr. Van der Sleen en een half uur later hadden wij een schoon plan voor een tocht naar den Olympus; wij waren nog doende met de uitwerking van het plan, toen Frijns binnenkwam met het bericht, dat Blok „het steentje" was kwijtgeraakt en dat de dokter hem toestemming gaf om verder te reizen.

Na een uur waren we in de lucht.

Blok, na een ellendigen nacht, pijnlijk maar dapper.

Om het verloren uur in te halen, besloot de commandant niet over Mezra Matroe, maar regelrecht van Athene naar Caïro te vliegen.

Hetgeen geschiedde. De zieke sliep. De passagiers keken uit, soms hijgende als de Douglas hooger was dan 4500 meter.

Het was prachtig weer en alles ging naar wensch en op den bepaalden tijd daalden wij in Caïro.

's Ochtends elf uur.

't Wordt op dergelijke vluchten even gewoon als ik het hier neerschrijf.

Wij ontbeten 's ochtends in Athene, Europa;

lunchten in Caïro, Afrika; dineerden in Bagdad, Azië.

Langs de pyramiden vlogen wij, die als kleine vormpjes diep onder ons lagen, in de oneindigheid der woestijn; over het Suez-kanaal, die smalle rechte streep door de wildernis, over de woestijn, waarin de Israëlieten, na hun uittocht uit Egypte, veertig jaren doolden, tot zij het Beloofde Land mochten binnentrekken.

Reeds daalden wij: Gaza, in het land der Filistijnen; weer vlogen we op.

Hoog over Bethlehem, over de groene glooiende velden, waarboven de Engelen-zang, „Vrede op aarde", der menschheid werd aangezegd, toen Christus werd geboren in den nederigen stal.

Wij vlogen over de Heilige Stad. Ik zag den Olijfberg, vanwaar Jezus opvoer, dat de discipelen het zagen, ik zag het dal van Josaphat, en den Tempelberg, nu Mohammedaansch territoir, den groenen koepel van de Moskee van Omar.

Jeruzalem lag weer achter ons, een herinnering van vele eeuwen in enkele minuten. Daar de Jordaan en vanuit de hoogte herkende ik de plaats, die men mij een paar jaar geleden wees als de heilige plek, waar Johannes de Dooper den Zaligmaker der wereld doopte. Daar strekte zich de Doode Zee, nu geëxploiteerd voor zoutwinning.

Met ontzaglijke snelheid week het Heilige Land alweer terug. De Syrische woestijn lag in haar overweldigende eenzaamheid, een grauwe wildernis.

Daar was Ruthbah Wells, met zijn droeve herinnering aan de „Uiver".

Een uur later spiegelde het zonlicht in de rivieren van Mesopotamië, in Tigris en Euphraat

Batavia. Pasar Ikan en omgeving.
Foto K.L.M.

Ba
Fo

en tegen 6 uur daalden wij op het vliegveld te Bagdad, waar ik nu drie dagen later dit zit te schrijven.

Op het vliegveld is een uitstekend resthouse, met goede logeerkamers, met zeer goed eten.

Het is er frisscher dan in het heete stinkende Bagdad, en hier is het toch nog over de honderd Fahrenheit in de schaduw.

We lieten eenige bedden op het platte dak zetten, en sliepen achter de klamboe.

In dit resthouse wonen ook de heer en mevrouw Peters. Hij lijn-controleur van de K.L.M.

We gingen tijdig naar bed, omdat het plan was, 's nachts te twee uur te vertrekken.

Te half twee zaten wij allen aan het ontbijt, de mecano Blok met een pijnlijk gezicht, na een zeer pijnlijken nacht. En het werd steeds erger. Het was zeer duidelijk dat hij heel erg ziek was. Weshalve de heer Frijns zeer terecht besloot, den dokter te laten beslissen, of hij de reis zou kunnen voortzetten.

Intusschen telegrafeerde hij naar het hoofdkantoor in Den Haag om instructies.

De instructie kwam tegen negen uur, en luidde volkomen als wij verwacht hadden. De commandant van de Nachtegaal kreeg instructies in Bagdad, de komst van de Koetilang af te wachten. De mecano van de Koetilang, Naber, zou met ons verder meegaan; de Koetilang zou één dag te Bagdad moeten blijven om de komst van de Oeverzwaluw af te wachten, die vanmiddag — Zondag — met Te Roller als commandant moet binnenkomen.

Kreunend van pijn werd Blok naar het hospitaal gebracht.

Bandoeng. Luchthaven Andir.
Foto K.L.M.

Dus moesten wij te Bagdad blijven, Vrijdag en Zaterdag en zouden wij Zondag, vandaag, met den mecano van de Koetilang verder kunnen. Aldus was het plan, dat niet werd uitgevoerd. Immers, gisteren seinde de eerste piloot van de Koetilang, Scholte, dat de mecanicien Naber te Karachi door den dokter was afgekeurd voor een onmiddellijke terugreis. Dus moesten wij hier wachten tot de komst van den reserve-mecano, die vanavond met de Oeverzwaluw verwacht wordt. Gisterenavond kwam de Koetilang, gepiloot door Scholte, met den heer Hans Martin aan boord en vanochtend te zes uur ging de Koetilang op zijn eerste halfweeksche vlucht Bandoeng—Amsterdam verder.

Morgen, als wij op zijn best te Jodhpur zijn, moet de Koetilang te Amsterdam aankomen.

Dus zitten wij nu reeds drie dagen te Bagdad en wij hebben onzen tijd hier goed besteed met tochten naar Babel, naar den toren van Babel, naar de heilige ommuurde stad Samarah, naar den boog van Ctesiphon.

De arme kerel ligt in het hospitaal. Hij blijft wel heel eenzaam achter in de gloeihitte.

Het spreekt vanzelf dat het hoofdkantoor uit deze ervaring conclusies zal trekken.

Stonden te Bagdad twee Nederlandsche machines, te Jodhpur waren we met ons drieën.

Maandag vertrokken we in een prachtigen maannacht te twee uur van Bagdad, een uur later vertrok de Oeverzwaluw, die Zondagavond, bestuurd door den eersten piloot Te Roller, te Bagdad was aangekomen en voor ons den mecanicien Belie had meegebracht.

We vlogen zeer hoog en juist toen we van Jask zouden vertrekken na een zeer goede lunch, daalde Te Roller.

Het traject Bagdad—Jodhpur is de zware trek, ruim drie duizend kilometer. We maakten een gemiddelde van 280 kilometer per uur en daalden tegen zeven uur 's avonds te Jodhpur.

Daar stond de Maraboe en voor het hotel zat Smirnoff met zijn staf.

Een uur later kwam de Oeverzwaluw met Te Roller en zoo gaf de ruime eetzaal een hoofdstuk voor een nieuw boek van Viruly, drie volledige bemanningen met een maximum aan passagiers, Hollanders, Engelschen, een Italiaan.

Een zegevierende avond voor de Nederlandsche luchtvaart, een gloriedag voor de K.L.M., niettegenstaande de pech van onze Nachtegaal.

Vandaag vlogen we met goed weer den afstand Jodhpur—Rangoon.

Te Roller bleef achter in Akyab. Het was voor hem te laat geworden.

Wij ontliepen het slechte weer.

Ik begin de Douglas steeds meer te waardeeren. Een groot voordeel is het geringe rumoer, waardoor het mogelijk is met elkaar te praten, terwijl watten in de ooren niet noodig zijn.

Een ander, nog grooter voordeel acht ik het hoog vliegen, immers boven 3000 meter, dus steeds in de koelte.

Morgen weer te vier uur op en naar Singapore.

Na een prachtige, voorspoedige reis van tien uur in de lucht hier aangekomen.

En morgen naar ik hoop aankomst te Bandoeng, na nog een uur of vijf vliegen.

De tocht wordt getypeerd.

In Jodhpur gaf Smirnoff mij Maandagavond het Algemeen Indisch Dagblad Vrijdag tevoren te Bandoeng verschenen.

En Zondagavond 6 uur vroeg Te Roller me in Bagdad of ik het Amsterdamsche Handelsblad van gisterenochtend al gelezen had. En hij gaf het mij.

Nog drie vluchten maakte ik, nl. in 1936, 1937 en 1938, steeds sneller, steeds veiliger, steeds meer comfort, maar ook steeds minder avontuurlijk en minder gezellig.

Toen brak de oorlog uit.

Maar straks zal de sierlijke vogel het nest weer verlaten en met grooter snelheid, nog meer veiligheid, volmaakte comfort Nederland en Indonesië door de lucht nauwer tot elkaar brengen.

Reeds waren de voorbereidingen voor een snellere overtocht getroffen en de plannen voor de tweedaagsche, zelfs voor de eendaagsche lagen klaar.

Een tweedaagsche vlucht, die slechts voor postvervoer zou dienen heeft luitenant-vlieger Asjes geprobeerd. Op 9 December 1933 steeg de Postjager, bestuurd door Geijsendorffer en Asjes, van het vliegveld Schiphol op. Reeds in Zuid-Italië kregen zij motorstoring, waardoor tot 27 December op een nieuwe motor uit Amerika moest worden gewacht. Ook de terugreis mislukte door pech. Maar op 18 December vertrok onverwachts de „Pelikaan", met Smirnoff, Soer, Grosfeld en Beukering als bemanning op de beroemd geworden „Kerstvlucht". Vier dagen later daalde de Pelikaan na een zeer snelle vlucht te Tjililitan.

En in vier en een halven dag volbracht hij de terugreis.

In 1934 werd de „Uiver" eerste in de handicaprace van Mildenhall in Engeland naar Melbourne.

Parmentier, Moll, Prins en Beukering verdedigden de eer van het Nederlandsche vliegwezen, verbreidden de roem der K.L.M. over de gansche wereld. Het „vliegende hotel" volbracht de race-tocht met drie passagiers aan boord. Helaas een jaar later komt de Uiver, met de gansche bemanning en alle passagiers in een wilden onweerstorm bij Rutbah Wells om het leven.

De kleine fouten, die de oorzaak geweest kunnen zijn van de Uiverramp werden weggenomen en tot den oorlog was de Douglas het schier volmaakte passagiersvliegtuig.

Niemand weet welke enorme veranderingen de tweede wereldoorlog in de vliegtuigindustrie en daardoor ook in de luchtvaartverbinding Nederland—Indonesië zal brengen. Maar het is geen stoute veronderstelling dat de vliegtuigen van de K.L.M. de uitreis naar Indonesië in twee en een halven dag en in twee dagen de thuisreis zullen volbrengen, en spoedig wellicht, 's nachts doorvliegende, in één etmaal.

Dan zal Indonesië, dat door staatkundige hervormingen, — die de nakoming zullen zijn van gedane beloften, — als gelijkwaardig deel van het Koninkrijk der Nederlanden inniger met Nederland zal zijn verbonden, ook in feite nog dichter tot u komen.

INHOUD

HOOFDSTUK I
De ouden zoeken Indië 7
HOOFDSTUK II
De Portugeezen bereiken Indië 62
HOOFDSTUK III
Wij zeilen naar Indië 105
HOOFDSTUK IV
Wij stoomen naar Indië 169
HOOFDSTUK V
Wij vliegen naar Indië 247

TEMPLUM SALOMONIS

LUGDUNI BATAVORUM